Deutscher Bundestag **Drucksache 17/8233**

17. Wahlperiode 21. 12. 2011

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften

A. Problem und Ziel

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates enthält wettbewerbliche Anforderungen für die Finanzierung von Verkehrsleistungen. Einzelne Vorschriften dieser Verordnung erfordern nationale Durchführungsregelungen. Daneben ist es notwendig, das Personenbeförderungsgesetz und das Regionalisierungsgesetz an die neue Verordnung anzupassen.

Nach dem Personenbeförderungsgesetz ist die Einrichtung von neuen inländischen Fernbuslinien nur möglich, wenn der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln nicht befriedigend bedient werden kann. Diese Regelung behindert den Wettbewerb zwischen Verkehrsangeboten auf der Straße und der Schiene.

B. Lösung

Der Gesetzentwurf enthält die notwendigen Durchführungsregelungen und Anpassungen.

Der Fernbuslinienverkehr wird weitgehend liberalisiert.

C. Alternativen

Keine.

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

Keine.

E. Sonstige Kosten

Durch das Gesetz entstehen für die Wirtschaft, insbesondere für mittelständische Unternehmen, keine direkten Kosten.

Die Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs wird zum Wettbewerb beim nationalen Angebot von Fernreisen mit entsprechend günstigen Auswirkungen auf die Preisgestaltung beitragen.

Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau und das Verbraucherpreisniveau sind nicht zu erwarten.

F. Bürokratiekosten

Durch die Änderung werden für den Bereich der Wirtschaft eine neue Informationspflicht eingeführt sowie drei bestehende Informationspflichten geändert. Der damit verbundene geringfügige Mehraufwand bzw. die geringfügige Entlastung gleichen sich in etwa aus.

Für die Verwaltung werden drei neue Informationspflichten eingeführt.

Es werden keine Informationspflichten für Bürgerinnen und Bürger neu eingeführt, geändert oder aufgehoben.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 20. Dezember 2011

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage 2 beigefügt.

Der Bundesrat hat in seiner 886. Sitzung am 23. September 2011 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 3 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 4 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Angela Merkel

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften

Vom …

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Personenbeförderungsgesetzes

Das Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 5. April 2011 (BGBl. I S. 554) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 Absatz 2 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

   „1. mit Personenkraftwagen, wenn diese unentgeltlich sind oder das Gesamtentgelt die Betriebskosten der Fahrt nicht übersteigt;“.

2. § 8 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 3 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

      „Die Genehmigungsbehörde hat im Zusammenwirken mit dem Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs (Aufgabenträger), mit den Verkehrsunternehmen und den Verbundorganisationen, soweit diese Aufgaben für die Aufgabenträger oder Verkehrsunternehmen wahrnehmen, im Interesse einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sowie einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung für eine Integration der Nahverkehrsbedienung, insbesondere für Verkehrskooperationen, für die Abstimmung oder den Verbund der Beförderungsentgelte und für die Abstimmung der Fahrpläne zu sorgen.“

   b) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

      „(4) Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind eigenwirtschaftlich zu erbringen. Eigenwirtschaftlich sind Verkehrsleistungen, deren Aufwand gedeckt wird durch Beförderungserlöse, Ausgleichsleistungen auf der Grundlage von allgemeinen Vorschriften nach Artikel 3 Absatz 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) und sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne, soweit diese keine Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 darstellen. Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs nach § 45a sind aus dem Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ausgenommen.“

3. Nach § 8 werden die folgenden §§ 8a und 8b eingefügt:

„§ 8a
Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge

(1) Soweit eine ausreichende Verkehrsbedienung nicht entsprechend § 8 Absatz 4 Satz 1 möglich ist, ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 maßgebend. Wer zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (zuständige Behörde) ist, richtet sich nach dem Landesrecht; die zuständige Behörde soll grundsätzlich mit dem Aufgabenträger nach § 8 Absatz 3 identisch sein.

(2) Sind öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für den Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder mit Kraftfahrzeugen zugleich öffentliche Aufträge im Sinne des § 99 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen, gilt der Vierte Teil des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen. Die zuständige Behörde ist auch in diesem Fall zur Veröffentlichung nach Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 verpflichtet; die Veröffentlichung soll nicht früher als 27 Monate vor Betriebsbeginn erfolgen und hat den Hinweis auf die Antragsfrist in § 12 Absatz 6 zu enthalten.

(3) Bei der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Artikel 5 Absatz 3 und 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für den Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder mit Kraftfahrzeugen sind die Interessen des Mittelstandes angemessen zu berücksichtigen. Leistungen sind in Lose aufgeteilt zu vergeben.

(4) Beabsichtigt die zuständige Behörde, Verkehrsleistungen im Nahverkehr selbst zu erbringen oder nach Artikel 5 Absatz 2 oder 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 direkt zu vergeben, können Unternehmen innerhalb einer Frist von sechs Monaten nach der Veröffentlichung gemäß Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 oder Absatz 2 Satz 2 ihr Interesse bekunden, den Verkehr ganz oder zum Teil durchzuführen. Die zuständige Behörde hat Unternehmen, die nicht berücksichtigt werden sollen, vor der Vergabe über den Namen des ausgewählten Unternehmens, über die Gründe für ihre Nichtberücksichtigung und über den frühesten Zeitpunkt der Beauftragung unverzüglich zu informieren. Die §§ 101a und 101b des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen gelten entsprechend.

(5) Die Unternehmen können verlangen, dass die zuständige Behörde die Bestimmungen über die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge einhält.

(6) Die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Artikel 5 Absatz 2 bis 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für den Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen unterliegt der Nachprüfung nach dem Zweiten und Dritten Abschnitt des Vierten Teils des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen. Die Prüfungsmöglichkeiten der Aufsichtsbehörde der zuständigen Behörde bleiben unberührt.

§ 8b
Wettbewerbliches Vergabeverfahren

(1) Ein wettbewerbliches Vergabeverfahren nach Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 muss die Anforderungen nach den Absätzen 2 bis 7 erfüllen.

(2) Die Bekanntmachung über das vorgesehene wettbewerbliche Vergabeverfahren muss allen in Betracht kommenden Bietern zugänglich sein. Sie kann auf der Internetseite www.bund.de veröffentlicht werden. Die Bekanntmachung muss alle für die Teilnahme an dem Vergabeverfahren erforderlichen Informationen enthalten, insbesondere Informationen über

1. den vorgesehenen Ablauf des wettbewerblichen Vergabeverfahrens,
2. vorzulegende Nachweise der Fachkunde, Zuverlässigkeit und Eignung,
3. Anforderungen an die Übermittlung von Unterlagen sowie
4. Zuschlagskriterien einschließlich deren vorgesehener Gewichtung.

(3) Als Nachweise nach Absatz 2 Satz 3 Nummer 2 dürfen nur Unterlagen und Angaben gefordert werden, die durch die von der Vergabe betroffenen Dienstleistungen gerechtfertigt sind. Die Dienstleistungen sind eindeutig und umfassend zu beschreiben, so dass alle in Betracht kommenden Bieter die Beschreibung im gleichen Sinne verstehen müssen und miteinander vergleichbare Angebote zu erwarten sind. Fristen sind unter Berücksichtigung der Komplexität der Dienstleistungen angemessen zu setzen.

(4) Die Teilnehmer an dem wettbewerblichen Vergabeverfahren sind gleich zu behandeln. Der Zuschlag ist auf das unter Berücksichtigung aller Umstände wirtschaftlichste Angebot zu erteilen.

(5) Werden Unteraufträge zugelassen, kann vorgegeben werden, dass die Übertragung von Unteraufträgen nach wettbewerblichen Grundsätzen vorzunehmen ist.

(6) Das Vergabeverfahren ist vom Beginn fortlaufend zu dokumentieren. Alle wesentlichen Entscheidungen sind zu begründen.

(7) Der Aufgabenträger hat die nicht berücksichtigten Bieter über den Namen des ausgewählten Unternehmens, über die Gründe für ihre Nichtberücksichtigung und über den frühesten Zeitpunkt der Beauftragung unverzüglich zu informieren. Die §§ 101a und 101b des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen gelten entsprechend."

4. § 12 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 1 Buchstabe c wird das Semikolon durch ein Komma ersetzt und die folgenden Buchstaben d und e werden angefügt:

„d) Beginn und Ende der beantragten Geltungsdauer,

e) gegebenenfalls den Nachweis über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007;".

bb) Folgender Satz wird angefügt:

„Bei einem Personenfernverkehr (§ 42a Satz 1) genügt abweichend von Satz 1 Nummer 3 Buchstabe a eine Übersichtskarte, in der die beantragte Strecke mit Haltestellen eingezeichnet ist und abweichend von Satz 1 Nummer 3 Buchstabe d der Fahrplan."

b) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:

„(1a) Um bestimmte Standards des beantragten Verkehrs verbindlich zuzusichern, kann der Antragsteller dem Genehmigungsantrag weitere Bestandteile hinzufügen, die als verbindliche Zusicherungen zu bezeichnen sind."

c) Die folgenden Absätze 5 bis 8 werden angefügt:

„(5) Der Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr ist spätestens zwölf Monate vor dem Beginn des beantragten Geltungszeitraums zu stellen. Die Genehmigungsbehörde kann verspätete Anträge zulassen, wenn kein genehmigungsfähiger Antrag gestellt worden ist. Die Genehmigungsbehörde kann andere Termine setzen. Sie muss hierauf in der Bekanntmachung nach § 18 hinweisen. Danach sind Ergänzungen und Änderungen von Anträgen nur dann zulässig, wenn sie von der Genehmigungsbehörde im öffentlichen Verkehrsinteresse angeregt worden sind.

(6) Beabsichtigt die zuständige Behörde die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Artikel 5 Absatz 2 bis 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 oder nach dem Vierten Teil des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen, ist der Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr spätestens drei Monate nach der Veröffentlichung nach § 8a Absatz 2 Satz 2 und Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu stellen. Die Genehmigungsbehörde kann im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger verspätete Anträge zulassen.

(7) Der Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr im Sinne von § 8a Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 soll spätestens sechs Monate vor dem Beginn der beantragten Geltungsdauer gestellt werden. Die Genehmigungsbehörde kann auf Antrag die Frist verkürzen.

(8) Die Absätze 5 und 6 gelten nicht für den Personenfernverkehr (§ 42a Satz 1)."

5. § 13 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

      „(2) Beim Straßenbahn-, Obusverkehr und Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist die Genehmigung zu versagen, wenn

      1. der Verkehr auf Straßen durchgeführt werden soll, die sich aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes hierfür nicht eignen,

      2. durch den beantragten Verkehr die öffentlichen Verkehrsinteressen beeinträchtigt werden, insbesondere wenn

         a) der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden kann,

         b) der beantragte Verkehr ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung Verkehrsaufgaben wahrnehmen soll, die vorhandene Unternehmen oder Eisenbahnen bereits wahrnehmen,

         c) die für die Bedienung dieses Verkehrs vorhandenen Unternehmen oder Eisenbahnen bereit sind, die notwendige Ausgestaltung des Verkehrs innerhalb einer von der Genehmigungsbehörde festzusetzenden Frist und, soweit es sich um öffentlichen Personennahverkehr handelt, unter den Voraussetzungen des § 8 Absatz 3 selbst durchzuführen, oder

         d) der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Absatz 3 festgelegten Linienbündel herauslösen würde.

      Satz 1 Nummer 2 gilt nicht für den Personenfernverkehr (§ 42a Satz 1).“

   b) In Absatz 2a wird die Angabe „§ 8 Abs. 3 Satz 2 und 3“ durch die Angabe „§ 8 Absatz 3“ ersetzt.

   c) Nach Absatz 2a wird folgender Absatz 2b eingefügt:

      „(2b) Werden mehrere Anträge gestellt, die sich ganz oder zum Teil auf die gleiche oder eine im Wesentlichen gleiche Verkehrsleistung im öffentlichen Personennahverkehr beziehen, ist der Unternehmer auszuwählen, der die beste Verkehrsbedienung anbietet. Hierbei sind insbesondere die Festlegungen eines Nahverkehrsplans im Sinne des § 8 Absatz 3 zu berücksichtigen.“

6. § 13a wird aufgehoben.

7. § 14 wird wie folgt geändert:

   a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

      „§ 14
      Anhörungsverfahren“.

   b) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

      aa) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

         „2. die Stellungnahmen der im Einzugsbereich des beantragten Verkehrs liegenden Gemeinden, bei kreisangehörigen Gemeinden auch der Landkreise, der Aufgabenträger und der Verbundorganisationen, soweit diese Aufgaben für die Aufgabenträger oder Unternehmer wahrnehmen, der örtlich zuständigen Träger der Straßenbaulast, der nach Landesrecht zuständigen Planungsbehörden und der für Gewerbeaufsicht zuständigen Behörden sowie anderer Behörden, deren Aufgaben durch den Antrag berührt werden, einzuholen;“.

      bb) Folgender Satz wird angefügt:

         „Bei einem Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr ist das Anhörungsverfahren erst nach dem Ablauf der Antragsfrist in § 12 Absatz 5 oder 6 durchzuführen.“

   c) In Absatz 3 wird jeweils das Wort „Anhörverfahrens“ durch das Wort „Anhörungsverfahrens“ ersetzt.

   d) Dem Absatz 5 wird folgender Satz angefügt:

      „Bei Anträgen auf Erteilung einer Genehmigung für einen Personenfernverkehr (§ 42a Satz 1) sind nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 nur die Unternehmer zu hören, deren Rechte nach § 13 Absatz 2 berührt sein können.“

8. Dem § 15 Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

   „Die Frist für eine Entscheidung über einen Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr beginnt frühestens mit dem ersten Kalendertag nach dem Ablauf der Antragsfrist in § 12 Absatz 5 oder 6.“

9. § 16 Absatz 1 und 2 wird wie folgt gefasst:

   „(1) Die Geltungsdauer der Genehmigung für Straßenbahn- und Obusverkehr beträgt höchstens 15 Jahre. Sie kann unter den Voraussetzungen des Artikels 4 Absatz 3 Satz 2 und Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für einen längeren Zeitraum festgelegt werden. Bei Wiedererteilung der Genehmigung ist die Geltungsdauer so zu bemessen, dass die Genehmigung mit Vereinbarungen und Entscheidungen über die Benutzung öffentlicher Straßen nach § 31 Absatz 2 und 5 in Einklang steht. Ist die beantragte Verkehrsleistung Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, darf die Geltungsdauer der Genehmigung die Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrages nicht überschreiten.

   (2) Die Geltungsdauer der Genehmigung für Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist unter Berücksichtigung der öffentlichen Verkehrsinteressen zu bemessen. Sie beträgt höchstens zehn Jahre. Die Genehmigung kann unter den Voraussetzungen des Artikels 4 Absatz 3 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für einen längeren Zeitraum festgelegt werden. Ist die beantragte Verkehrsleistung Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, darf die Geltungsdauer der Genehmigung die Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrages nicht überschreiten. Im öffentlichen Personennahverkehr ist § 8 Absatz 3 zu beachten.“

10. § 18 wird wie folgt gefasst:

„§ 18
Informationspflicht der Genehmigungsbehörde

(1) Die Genehmigungsbehörde hat ein Verzeichnis aller Genehmigungen, die im öffentlichen Personennahverkehr für den Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr bestehen, am Ende jedes Kalenderjahres im Amtsblatt der Europäischen Union bekannt zu machen. Die Bekanntmachung muss folgende Angaben enthalten:

1. die Linienführung,
2. die Geltungsdauer,
3. einen Hinweis darauf, dass der Antrag auf Genehmigung für den weiteren Betrieb des Verkehrs in den Fristen des § 12 Absatz 5 Satz 1 oder Absatz 6 Satz 1 gestellt werden kann.

(2) In die Bekanntmachung nach Absatz 1 können die nach Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und die nach § 8a Absatz 2 Satz 2 dieses Gesetzes vorgeschriebenen Informationen der zuständigen Behörde aufgenommen werden. In diesem Fall ist die dreimonatige Frist für den Antrag auf Genehmigung eines Verkehrs abweichend von § 12 Absatz 6 Satz 1 besonders festzulegen.“

11. In § 20 Absatz 3 wird nach Satz 1 folgender Satz eingefügt:

„In den Fällen des Artikels 5 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 kann die einstweilige Erlaubnis auf bis zu zwei Jahre befristet werden.“

12. § 21 wird wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

„Gegenstand der Betriebspflicht sind alle Bestandteile der Genehmigung und die nach § 12 Absatz 1a zugesicherten Bestandteile des Genehmigungsantrages.“

b) Absatz 3 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Im öffentlichen Personennahverkehr kann die Genehmigungsbehörde dem Unternehmer auferlegen, den von ihm betriebenen Verkehr zu erweitern oder zu ändern, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen es erfordern und es dem Unternehmer unter Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen Lage, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung zugemutet werden kann.“

c) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Die Genehmigungsbehörde kann den Unternehmer auf seinen Antrag von der Verpflichtung nach Absatz 1 für den gesamten oder einen Teil des von ihm betriebenen Verkehrs vorübergehend oder auf Dauer entbinden, wenn ihm die Erfüllung der Betriebspflicht nicht mehr möglich ist oder ihm dies unter Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen Lage, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung nicht mehr zugemutet werden kann. Für Bestandteile des Genehmigungsantrages, die vom Unternehmer nach § 12 Absatz 1a verbindlich zugesichert wurden, bleibt die Erfüllung der Betriebspflicht in der Regel zumutbar. Bis zur Entscheidung über den Antrag hat der Unternehmer den Verkehr aufrechtzuerhalten. Die Genehmigungsbehörde informiert die zuständige Behörde über eine beabsichtigte Entbindung so rechtzeitig, dass diese eine Notmaßnahme nach Artikel 5 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ergreifen kann.“

d) Folgender Absatz 5 wird angefügt:

„(5) Im Personenfernverkehr (§ 42a Satz 1) kann der Unternehmer unbeschadet des Absatzes 4 der Genehmigungsbehörde anzeigen, dass er den Verkehr einstellen will. In diesem Fall endet die Betriebspflicht drei Monate nach Eingang der Anzeige bei der Genehmigungsbehörde.“

13. § 25 Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Die Genehmigungsbehörde hat die Genehmigung zu widerrufen, wenn nicht mehr alle Voraussetzungen des § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 bis 3 vorliegen oder wenn bei Verkehren nach § 8a Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 kein wirksamer öffentlicher Dienstleistungsauftrag mehr besteht.“

14. § 39 wird wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

„Soweit die Beförderungsentgelte Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages sind, hat die zuständige Behörde der Genehmigungsbehörde dies anzuzeigen; in diesem Fall gilt die Zustimmung als erteilt.“

b) Absatz 2 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Die Zustimmung zu einer Änderung der Beförderungsentgelte wird in der Regel nicht erteilt, wenn diese einer verbindlichen Zusicherung nach § 12 Absatz 1a widerspricht.“

c) In Absatz 6 wird nach Satz 2 folgender Satz eingefügt:

„Absatz 1 Satz 3 und Absatz 2 Satz 2 gelten entsprechend.“

15. § 40 wird wie folgt geändert:

a) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 2a eingefügt:

„(2a) Die Zustimmung zu einer Fahrplanänderung wird in der Regel nicht erteilt, wenn diese einer verbindlichen Zusicherung nach § 12 Absatz 1a widerspricht.“

b) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Die Genehmigungsbehörde kann für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr Änderungen des Fahrplans verlangen, wenn die maßgebenden Umstände sich wesentlich geändert haben oder sich für die bessere Ausgestaltung des Verkehrs in einem Gebiet neue Gesichtspunkte ergeben, denen durch eine Änderung des Fahrplans Rechnung getragen werden kann. Die Genehmigungsbehörde hat hiervon abzusehen, wenn die Änderungen dem Unternehmer unter Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen Lage,

einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung nicht zugemutet werden können.“

16. Nach § 42 wird folgender § 42a eingefügt:

„§ 42a
Personenfernverkehr

Personenfernverkehr ist der Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen, der nicht zum öffentlichen Personennahverkehr im Sinne des § 8 Absatz 1 und nicht zu den Sonderformen des Linienverkehrs nach § 43 gehört. Die Beförderung von Personen zwischen zwei Haltestellen mit einem Abstand bis zu 50 km ist nicht zulässig. In der Genehmigung sind auf Antrag für einzelne Teilstrecken Ausnahmen zu gewähren, wenn auf diesen kein ausreichendes Nahverkehrsangebot besteht.“

17. § 45 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Auf den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen sind die §§ 39 und 40 mit folgenden Maßgaben anzuwenden:

1. § 39 Absatz 1 bis 5 und 7 gilt nicht für den Personenfernverkehr,

2. § 40 Absatz 3 gilt nicht für den Personenfernverkehr; abweichend von § 40 Absatz 2 Satz 1 genügt bei Fahrplanänderungen im Personenfernverkehr eine Anzeige bei der Genehmigungsbehörde, soweit die Fahrplanänderungen nicht der Genehmigungspflicht nach § 2 Absatz 2 Nummer 1 unterliegen; sofern die Genehmigungsbehörde den angezeigten Fahrplanänderungen innerhalb von einem Monat widerspricht, dürfen diese nicht in Kraft treten.“

b) In Absatz 3 wird die Angabe „§ 13 Abs. 2 Nr. 2“ durch die Wörter „§ 13 Absatz 2 Satz 1 Nummer 2“ ersetzt.

18. § 48 Absatz 3 wird aufgehoben.

19. Dem § 52 Absatz 2 wird folgender Satz angefügt:

„Während der Herstellung des Benehmens ruht die Frist für die Entscheidung über den Antrag nach § 15 Absatz 1 Satz 2 bis 5.“

20. § 57 Absatz 1 Nummer 7 und Absatz 5 werden aufgehoben.

21. § 62 wird wie folgt gefasst:

„§ 62
Übergangsbestimmungen

Öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 dürfen bis zum 31. Dezember 2013 ohne Einhaltung der Voraussetzungen von Artikel 5 Absatz 2 bis 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vergeben werden.“

22. § 63 wird wie folgt gefasst:

„§ 63
Ausschluss abweichenden Landesrechts

Von folgenden Regelungen des Verwaltungsverfahrens kann durch Landesrecht nicht abgewichen werden:

1. §§ 5, 8a Absatz 2 Satz 2, §§ 9, 12, 15, 16, 17 Absatz 1 und 2, §§ 20, 25 und 29 Absatz 1a;

2. § 52 Absatz 1 Satz 1 und § 53 Absatz 1 Satz 1, jeweils in Verbindung mit den Regelungen in Nummer 1;

3. § 29 Absatz 2, § 52 Absatz 2 Satz 1 und § 53 Absatz 2 Satz 1;

4. § 11 Absatz 4, § 52 Absatz 2 Satz 2 und § 53 Absatz 2 Satz 2, jeweils in Verbindung mit § 11 Absatz 4, § 52 Absatz 3 Satz 3 und § 53 Absatz 3 Satz 1.“

23. § 65 wird wie folgt gefasst:

„§ 65
Ausnahmen für Straßenbahnen

Für Straßenbahnen im Sinne von § 4 Absatz 1 und 2 gelten nachfolgende Richtlinien nicht:

1. Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen (ABl. L 143 vom 27.6.1995, S. 70);

2. Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur (ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29), die zuletzt durch die Richtlinie 2007/58/EG (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 44) geändert worden ist;

3. Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung („Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“) (ABl. L 164 vom 30.4.2005, S. 44), die zuletzt durch die Richtlinie 2009/149/EG (ABl. L 313 vom 28.11.2009, S. 65) geändert worden ist;

4. Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 51);

5. Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Neufassung) (ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1), die zuletzt durch die Richtlinie 2011/18/EU (ABl. L 57 vom 2.3.2011, S. 21) geändert worden ist.“

24. § 66 wird wie folgt gefasst:

„§ 66
Verkündung von Rechtsverordnungen

Rechtsverordnungen nach diesem Gesetz können abweichend von § 1 des Gesetzes über die Verkündung von Rechtsverordnungen in der im Bundesgesetzblatt Teil III Gliederungsnummer 114-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 6 der Ver-

ordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist, auch im elektronischen Bundesanzeiger* verkündet werden. Auf Rechtsverordnungen, die im elektronischen Bundesanzeiger verkündet werden, ist unter Angabe der Stelle ihrer Veröffentlichung und des Tages ihres Inkrafttretens nachrichtlich im Bundesgesetzblatt hinzuweisen."

Artikel 2

Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Dem § 6a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 930-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 5. April 2011 (BGBl. I S. 554) geändert worden ist, wird folgender Absatz 4 angefügt:

„(4) Ausgleichszahlungen für die Beförderungen von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs nach § 6a sind aus dem Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) ausgenommen."

Artikel 3

Änderung des Neunten Buches Sozialgesetzbuch

Dem § 145 Absatz 3 des Neunten Buches Sozialgesetzbuch – Rehabilitation und Teilhabe behinderter Menschen – (Artikel 1 des Gesetzes vom 19. Juni 2001, BGBl. I S. 1046, 1047), das zuletzt durch Artikel 6 Absatz 8 des Gesetzes vom 20. Juni 2011 (BGBl. I S. 1114) geändert worden ist, wird folgender Satz angefügt:

„Die Erstattungen sind aus dem Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. Nr. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) ausgenommen."

Artikel 4

Änderung des Regionalisierungsgesetzes

§ 4 des Regionalisierungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12. Dezember 2007 (BGBl. I S. 2871) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

„§ 4
Gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen

Für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) maßgeblich. Zuständig sind die nach Landesrecht bestimmten Stellen."

Artikel 5

Aufhebung der Verordnung zur Anwendung von § 13a Absatz 1 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes

Die Verordnung zur Anwendung von § 13a Absatz 1 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes vom 15. Dezember 1995 (BGBl. I S. 1705) wird aufgehoben.

Artikel 6

Bekanntmachungserlaubnis

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kann den Wortlaut des Personenbeförderungsgesetzes in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

Artikel 7

Inkrafttreten

Das Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

* Amtlicher Hinweis: http://www.ebundesanzeiger.de/

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Wesentlicher Inhalt des Gesetzes

Mit dem Gesetz werden insbesondere folgende Ziele verfolgt:

1. Anpassung der personenbeförderungsrechtlichen Vorschriften an die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. Nr. L 315 vom 3.12.2007 S. 1),

2. Liberalisierung des Omnibusfernlinienverkehrs und Erleichterung des Gelegenheitsverkehrs mit Kraftfahrzeugen,

3. Ausgestaltung des Genehmigungsverfahrens bei mehreren Anträgen auf Erteilung von eigenwirtschaftlichen Genehmigungen („Genehmigungswettbewerb“).

Zu Nummer 1

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/69 des Rates ist am 3. Dezember 2009 in Kraft getreten. In der Verordnung wird insbesondere geregelt, unter welchen Voraussetzungen Finanzhilfen für Verkehrsleistungen gewährt werden dürfen (beihilfenrechtliche Anforderungen) und welche wettbewerblichen Anforderungen bei der Vergabe von Aufträgen einzuhalten sind. Die Verordnung gilt unmittelbar, enthält aber in Artikel 8 Übergangsregelungen.

Das Personenbeförderungsgesetz muss punktuell an die neue Verordnung angepasst werden. Hervorzuheben sind folgende Änderungen:

– Anpassung der Definition der Eigenwirtschaftlichkeit (§ 8 Absatz 4 Satz 2),

– Einfügung einer Mittelstandsklausel für die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge (§ 8a Absatz 3),

– Zulassung von Interessebekundungen bei der Direktvergabe (§ 8a Absatz 4),

– Einräumung eines Anspruchs auf Einhaltung der Bestimmungen über die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge (§ 8a Absatz 5),

– Regelung des Rechtswegs bei Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (§ 8a Absatz 6),

– Konkretisierung der Anforderungen für das wettbewerbliche Vergabeverfahren nach Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (§ 8b),

– Festlegung einer Antragsfrist für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr, der Verkehrsleistungen betrifft, die durch einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag vergeben werden sollen (§ 12 Absatz 7),

– Aufhebung der Vergaberegelungen für gemeinwirtschaftliche Verkehre (Wegfall des § 13a),

– Anpassung der Geltungsdauer von Genehmigungen an die Laufzeit öffentlicher Dienstleistungsaufträge (§ 16).

Zu Nummer 2

Nach der geltenden Regelung im Personenbeförderungsgesetz war die Einrichtung eines inländischen Fernbuslinienverkehrs häufig nicht möglich, weil bereits eine „befriedigende Verkehrsbedienung“ durch die Eisenbahnen vorlag. Durch die Änderung des § 13 Absatz 2 (§ 13 Absatz 2 Satz 2 – neu) und die Einfügung des § 42a – neu – wird der Konkurrenzschutz der Eisenbahnen im Fernverkehr und auch der Schutz von bestehenden Omnibusbusfernlinien beseitigt. Die Neuregelung ermöglicht künftig den Wettbewerb zwischen Omnibussen und Eisenbahnen im Fernverkehr. Zugleich wird für die Verbraucher eine attraktive Beförderungsalternative eröffnet.

Die Bundesregierung wird unter Berücksichtigung der Marktentwicklung bis zum Jahr 2015 prüfen, ob zur Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen sowie zur Internalisierung von durch zusätzlichen Fernbuslinienverkehr entstehenden externen Kosten die Einführung einer schadstoffemissionsgestuften Mautpflicht für Omnibusse auf Autobahnen geboten ist.

Für den Personenfernverkehr (Begriff wird in § 42a Satz 1 definiert) werden außerdem folgende Erleichterungen geschaffen:

– Automatische Entbindung von der Betriebspflicht nach einer Anzeige über die beabsichtigte Einstellung des Verkehrs (§ 21 Absatz 5),

– Wegfall der Genehmigungspflicht für die Beförderungsentgelte (§ 45 Absatz 2 Nummer 1),

– Wegfall der Genehmigungspflicht für Fahrplanänderungen (§ 45 Absatz 2 Nummer 2).

Ferner wird der Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen durch die Aufhebung des Unterwegsbedienungsverbots erleichtert (Wegfall des § 48 Absatz 3).

Zu Nummer 3

Im Zuge des zunehmenden Genehmigungswettbewerbs ist die Anpassung von Verfahrensvorschriften im Personenbeförderungsgesetz notwendig, um eine transparente und diskriminierungsfreie Erteilung der Genehmigung zu ermöglichen. Hierzu wird eine Antragsfrist festgelegt (§ 12 Absatz 5) und angeordnet, dass das Anhörungsverfahren erst nach dem Ende der Antragsfrist beginnt (§ 14 Absatz 1 Satz 2). Ferner ist es angezeigt, die Kriterien für die Auswahlentscheidung der Genehmigungsbehörde zu konkretisieren (§ 13 Absatz 2b).

II. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz für die Artikel 1 und 6 ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 des Grundgesetzes (Straßenverkehr). Das Personenbeförderungsgesetz enthält den gesetzlichen Rahmen für den Marktzugang im gewerblichen Straßenpersonenverkehr. Die Unternehmen operieren

häufig bundesweit. Unterschiedliche Regelungen durch einzelne Länder würden das Gewerbe erheblich belasten und zu Schwierigkeiten bei Kontrollen führen. Eine bundesrechtliche Regelung ist deshalb nach Artikel 72 Absatz 2 des Grundgesetzes zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit erforderlich. Die in Artikel 1 vorgenommenen Änderungen des Personenbeförderungsgesetzes bewegen sich in diesem gesetzlichen Rahmen.

Die in Artikel 1 Nummer 2 (§ 8 Absatz 4 Satz 2) angeordnete Herausnahme der Ausgleichszahlungen nach § 45a aus dem Anwendungsbereich der Verordnung betrifft zwar eine Regelung, für die keine Erforderlichkeit im Sinne des Artikels 72 Absatz 2 des Grundgesetzes mehr besteht. Von der in § 64a eingeräumten Ersetzungsbefugnis haben aber einige Länder noch keinen Gebrauch gemacht. Es ist deshalb erforderlich, die Herausnahme durch Bundesgesetz vorzunehmen.

Die Gesetzgebungskompetenz für Artikel 2 beruht auf Artikel 74 Absatz 1 Nummer 23 des Grundgesetzes (nicht bundeseigene Eisenbahnen). Für die Herausnahme der Ausgleichszahlungen in § 6a Absatz 4 gelten die vorstehenden Ausführungen sinngemäß.

Die Gesetzgebungskompetenz für Artikel 3 beruht auf Artikel 74 Absatz 1 Nummer 7 in Verbindung mit Artikel 72 Absatz 2 des Grundgesetzes. Da der Erstattungsanspruch bundesgesetzlich geregelt ist, muss auch über die Herausnahme dieser Regelung aus dem Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 durch Bundesgesetz entschieden werden.

Die Gesetzgebungskompetenz für Artikel 4 ergibt sich aus Artikel 106a des Grundgesetzes.

III. Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

Das Gesetz hat keine Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte.

IV. Sonstige Kosten

Durch das Gesetz entstehen für die Wirtschaft, insbesondere für mittelständische Unternehmen keine direkten Kosten.

Die Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs wird zu einem Wettbewerb bei dem Angebot von Fernreisen beitragen und damit tendenziell dazu führen, dass Preise gesenkt bzw. nicht erhöht werden. Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau und das Verbraucherpreisniveau sind nicht zu erwarten.

V. Bürokratiekosten

1. Wirtschaft

Für den Bereich der Wirtschaft wird eine neue Informationspflicht eingeführt. Nach § 21 Absatz 5 besteht nunmehr eine Anzeigepflicht bei der Einstellung des Verkehrs. Dieses führt zu keiner Mehrbelastung, da ansonsten eine Antragspflicht nach § 21 Absatz 4 bestünde. Des Weiteren werden drei bestehende Informationspflichten geändert, die jedoch nur zu geringfügigen Be- bzw. Entlastungen führen (geringfügige Belastung: § 12 Absatz 1; geringfügige Entlastung: § 45 Absatz 2 Nummer 1 und 2). Insgesamt gleichen sich Belastungen und Entlastungen für die Wirtschaft in etwa aus.

2. Verwaltung

Für die Verwaltung werden drei Informationspflichten eingeführt (Informationspflicht nach § 8b Absatz 2 Satz 2, Bekanntmachungspflicht nach § 18 Absatz 1 und Anzeigepflicht nach § 39 Absatz 1 Satz 3).

Für Bürgerinnen und Bürger werden keine Informationspflichten neu eingeführt, geändert oder aufgehoben.

VI. Gleichstellungspolitische Auswirkungen

Gleichstellungspolitische Auswirkungen der Regelung sind nicht gegeben. Das Gesetz bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

VII. Nachhaltigkeit

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Die Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs kann in Abhängigkeit von der Entwicklung des Gesamtverkehrsmarktes Einfluss insbesondere auf die Indikatoren 11b (Personentransportintensität) und 13 (Schadstoffbelastungen der Luft) haben.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 1)

In der Verwaltungspraxis sind Zweifel aufgetreten, ob die Regelung des § 1 Absatz 2 Nummer 1 (Herausnahme der entgeltlichen Beförderung mit Personenkraftwagen vom Anwendungsbereich des Gesetzes, wenn das Gesamtentgelt die Betriebskosten nicht übersteigt) auch für Beförderungen gilt, die zudem geschäftsmäßig im Sinne des § 1 Absatz 1 Satz 1 sind. Auch wurde teilweise angenommen, dass die Ausnahmevorschrift unabhängig von der Höhe des Entgelts nicht auf Zubringer- und Abholdienste anwendbar ist.

Die Änderung des § 1 Absatz 2 Nummer 1 dient der Klarstellung, dass die Ausnahmeregelung auch für die vorgenannten Beförderungen gilt. Diese Ausnahmevorschrift erfasst nunmehr alle Beförderungen, die unentgeltlich oder bis zur Betriebskostengrenze entgeltlich vorgenommen werden, mögen sie auch nur geschäftsmäßig oder gleichzeitig entgeltlich und geschäftsmäßig sein.

Zu Nummer 2 (§ 8)

§ 8 Absatz 3 Satz 1 enthält eine programmatische Aussage über die Aufgaben der Genehmigungsbehörde und ihr Zusammenwirken mit dem Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen. Wegen der zunehmenden Bedeutung der Verkehrsverbünde werden die Verbundorganisationen in diese Regelung einbezogen.

Die Definition der Eigenwirtschaftlichkeit in § 8 Absatz 4 Satz 2 muss im Hinblick auf die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 angepasst werden. Die Definition wird wie bisher sehr

breit angelegt, um möglichst viele Einnahmen der Verkehrsunternehmen zu erfassen (z. B. Fahrzeugförderung, Werbeeinnahmen). Andererseits darf die Definition nicht dazu führen, dass die Anwendbarkeit der Verordnung eingeschränkt wird. Keine Eigenwirtschaftlichkeit liegt deshalb vor, wenn der Aufgabenträger (oder eine andere zuständige Stelle) durch einen (individuellen) Dienstleistungsauftrag Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gewährt. Im Hinblick auf die weite Definition des Begriffs „Ausgleichsleistungen" in Artikel 2 Buchstabe g der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 wird diese Einschränkung regelmäßig dann eingreifen, wenn ein Verkehrsunternehmen Zahlungen oder andere finanzielle Vorteile erhält, um einen defizitären Verkehr durchzuführen. Die Beachtung der in der Verordnung normierten Anforderungen liegt auch im eigenen Interesse der Verkehrsunternehmen, da sonst – etwa bei Quersubventionierungen außerhalb der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 – die strengeren Anforderungen der allgemeinen beihilfenrechtlichen Vorschriften in dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) gelten und Beihilfen regelmäßig angemeldet werden müssen. Dagegen können Ausgleichsleistungen auf der Grundlage allgemeiner Vorschriften nach Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 als unschädlich angesehen werden. Hierunter fallen z. B. die Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr nach § 45a oder Ausgleichszahlungen für Höchsttarife in Verkehrsverbünden. Die Einstufung solcher Ausgleichszahlungen als eigenwirtschaftlich ändert aber nichts daran, dass die für allgemeine Vorschriften geltenden Regelungen in der Verordnung zu beachten sind (insbesondere die Artikel 4 und 6).

Nach Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 können die Mitgliedstaaten allgemeine Vorschriften für die finanzielle Abgeltung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die dazu dienen, Höchsttarife für Schüler, Studenten, Auszubildende und Personen mit eingeschränkter Mobilität festzulegen, aus dem Anwendungsbereich der Verordnung herausnahmen. Von dieser Befugnis wird in § 8 Absatz 4 Satz 2 für die Ausgleichszahlungen nach § 45a Gebrauch gemacht.

Zu Nummer 3 (§§ 8a und 8b)

Zu § 8a

In Absatz 1 wird die Grenze zwischen den eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistungen und deren Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz und den gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen, für deren Vergabe die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gilt, festgelegt. Wie im bisherigen Recht (§ 8 Absatz 4 Satz 3 a. F.) soll es darauf ankommen, ob die eigenwirtschaftliche Erbringung eine ausreichende Verkehrsbedienung ermöglicht. Durch die „Soweit"-Formulierung wird es den Unternehmen freigestellt, ihre Initiative auf (selbständige) Teile eines Verkehrs (z. B. eines von mehreren Linienbündeln) zu beschränken. Diese Formulierung soll aber nicht bedeuten, dass der Aufgabenträger (oder eine andere zuständige Stelle) nur noch berechtigt wäre, die Lücke zwischen einem eigenwirtschaftlichem Angebot (z. B. Bedienung einer Linie nur in verkehrsstarken Zeiten) und seinen Planungen (z. B. Bedienung auch in nachfrageschwachen Zeiten) zu schließen. Vielmehr muss es aus Gründen der Wirtschaftlichkeit dem Aufgabenträger möglich sein, die ausreichende Verkehrsleistung als Ganzes zu vergeben, sofern deren Erbringung nicht auf eigenwirtschaftlicher Basis beantragt wird.

Die Bestimmung der zuständigen Behörde obliegt – wie bisher in Bezug auf die Verordnung (EG) Nr. 1191/69 – den Ländern. Mit dieser Regelung wird aber nicht ausgeschlossen, dass in bestimmten Fällen noch eine Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz hinzutreten muss, um eine Übereinkunft nach Maßgabe von Artikel 2 Buchstabe i der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu komplettieren. So werden häufig Finanzierungsmodelle verwendet, bei denen die Aufgabenträger auf die Genehmigungen nach dem Personenbeförderungsgesetz Bezug nehmen („mehrpolige Betrauungsakte"). Diese Finanzierungspraxis wird durch das Gesetz nicht in Frage gestellt. Es ist auch nicht beabsichtigt, deren steuerliche Bewertung zu ändern.

Der Hinweis auf die Anwendbarkeit des Vierten Teils des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) in Absatz 2 Satz 1 dient der Klarstellung. Die Regelungen des Vierten Teils des GWB sind die Vorschriften, die die Richtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG umsetzen, auf die Artikel 5 Absatz 1 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 verweist.

Mit der Veröffentlichung über die geplante Vergabe eines Dienstleistungsauftrages nach Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 beginnt die dreimonatige Frist von Anträgen auf Erteilung einer Genehmigung für eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen (siehe § 12 Absatz 6). Die Veröffentlichungspflicht gilt nicht für Vergaben nach Artikel 5 Absatz 1 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Damit auch in diesem Fall eine Frist für die Beantragung von eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistungen festgelegt werden kann, wird in Absatz 2 Satz 2 die Veröffentlichungspflicht auf die Vergabe nach Artikel 5 Absatz 1 Satz 2 ausgedehnt.

Eine zu frühe Veröffentlichung würde es den Unternehmern erschweren, einen eigenwirtschaftlichen Antrag zu stellen. Daher wird in Absatz 2 Satz 3 eine zeitliche Begrenzung vorgenommen. Hält sich der Aufgabenträger (oder eine andere zuständige Behörde) nicht hieran, kann die Genehmigungsbehörde die Antragsfrist verlängern.

In Absatz 3 wird den Aufgabenträgern (oder anderen zuständigen Stellen) aufgegeben, bei der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags nach Artikel 5 Absatz 3 und 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007) die mittelständischen Interessen angemessen zu berücksichtigen. Eine ähnliche Bestimmung ist bereits in § 97 GWB enthalten; sie gilt aber nur für Vergaben nach Artikel 5 Absatz 1 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Die Losvergabe wird daher – wie auch in § 97 Absatz 3 GWB – wegen ihrer Bedeutung für die Ausbildung von Wettbewerb ausdrücklich als gesetzlicher Regelfall aufgeführt. Abgesehen vom Grundsatz der Losvergabe kann die Berücksichtigung mittelständischer Interessen im Rahmen des wettbewerblichen Verfahrens nach Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 beispielsweise auch durch die Zulassung von Bietergemeinschaften erfolgen. Dabei bleibt § 1 GWB unberührt. Im Rahmen des Verfahrens nach Artikel 5 Absatz 4 erfolgt die Berücksichtigung mittelständischer Interessen insbesondere durch die eingeräumte Möglichkeit der Direktvergabe.

Nach Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 müssen spätestens ein Jahr vor der Direktvergabe Informationen über die geplante Vergabe im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht werden. Unternehmer, die ein Interesse an der Berücksichtigung bei der geplanten Direktvergabe haben, können daraufhin einen Antrag auf Teilnahme am Vergabeverfahren stellen. Zur Beschleunigung des Verfahrens wird hierfür eine sechsmonatige Frist ab der Veröffentlichung festgelegt (Absatz 4 Satz 1). Um den interessierten Unternehmern, deren Teilnahmeanträge nicht berücksichtigt werden sollen, die Durchführung eines Nachprüfungsverfahrens nach § 8a Absatz 6 zu ermöglichen, ist es erforderlich, dass sie vor der Beauftragung diejenigen Informationen erhalten, die sie benötigen, um die Erfolgsaussichten eines Nachprüfungsverfahrens beurteilen zu können (Absatz 4 Satz 2). Damit wird bei Direktvergaben auch für die von der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 geforderte Erhöhung der Transparenz gesorgt. Die in Absatz 4 Satz 3 angeordnete entsprechende Anwendung der §§ 101a und 101b GWB gewährleistet den entsprechend Artikel 5 Absatz 7 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erforderlichen effektiven Rechtsschutz. Gleichzeitig stellen aber auch die Präklusionsregeln in § 101b Absatz 2 und 107 Absatz 3 GWB sicher, dass zügig Rechtssicherheit eintritt und Aufgabenträger (oder andere zuständige Behörden) und das beauftragte Verkehrsunternehmen auf den Bestand der Zuschlagserteilung vertrauen können. Dabei hat es der Aufgabenträger selbst in der Hand, den Eintritt der Rechtssicherheit zu beschleunigen. Je früher der Aufgabenträger die nach Absatz 4 Satz 2 erforderlichen Informationen an die nicht berücksichtigten Unternehmer übermittelt, desto früher können die Präklusionsregeln des § 101b Absatz 2 und § 107 Absatz 3 GWB greifen und es besteht damit Klarheit darüber, ob noch ein Nachprüfungsverfahren durchgeführt werden kann.

Nach Artikel 5 Absatz 7 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 müssen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen dafür treffen, dass die Entscheidungen nach Artikel 5 Absatz 2 bis 6 rasch und wirksam überprüft werden können. Antragsbefugt sind Personen, die ein Interesse daran haben, den Auftrag zu erhalten und die angeben, durch einen Verstoß der dieser Entscheidungen gegen Gemeinschaftsrecht oder nationale Vorschriften zur Durchführung des Gemeinschaftsrechts geschädigt zu sein oder geschädigt werden zu können. Zur Umsetzung dieser Verpflichtungen gibt Absatz 5 den Unternehmen ein subjektives Recht auf Einhaltung der im Personenbeförderungsgesetz enthaltenen Bestimmungen über das Vergabeverfahren und es wird in Absatz 6 das Nachprüfungsverfahren nach dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen vor den Vergabekammern (bzw. den Oberlandesgerichten) für anwendbar erklärt. Mit der in Satz 2 des Absatzes 6 genannten Aufsichtsbehörde der zuständigen Behörde die die Behörde gemeint, der die Rechtsaufsicht obliegt.

Zu § 8b

Das wettbewerbliche Vergabeverfahren ist in Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 geregelt. In Artikel 5 Absatz 3 Satz 2 sind die Grundsätze des Verfahrens geregelt: „Das für die wettbewerbliche Vergabe angewandte Verfahren muss allen Betreibern offen stehen, fair sein und den Grundsätzen der Transparenz und Nichtdiskriminierung genügen“. Nach Artikel 5 Absatz 3 Satz 3 sind Verhandlungen zulässig. Diese Verfahrensgrundsätze werden durch die Veröffentlichungspflicht in Artikel 7 Absatz 2 ergänzt, nach der spätestens ein Jahr vor Einleitung des wettbewerblichen Verfahrens (oder der Direktvergabe) mindestens die zuständige Behörde, die Art des geplanten Vergabeverfahrens und die von der Vergabe möglicherweise betroffenen Dienste und Gebiete im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht werden müssen.

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 regelt das wettbewerbliche Vergabeverfahren nicht umfassend und abschließend, sondern nur die Grundzüge. Diese Grundzüge des wettbewerblichen Vergabeverfahrens bedürfen einer konkretisierenden Ausgestaltung, um in der Praxis einheitlich ein wirklich transparentes und wettbewerbliches Verfahren bei der Vergabe von Verkehrsdienstleistungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sicherzustellen. Dies dient auch der Anwenderfreundlichkeit. Für eine Konkretisierung der Grundzüge eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens wäre nämlich andernfalls von jedem Rechtsanwender in jedem Einzelfall auch auf die umfangreiche Rechtssprechung des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) zu den Mindestanforderungen an ein wettbewerbliches, transparentes und nichtdiskriminierendes Vergabeverfahren zurückzugreifen (vgl. EuGH vom 7. Dezember 2000 – C-324/98 – Teleaustria; EuGH vom 15. Oktober 2009 – C-1906/08 – Acoset; EuGH vom 13. April 2010 – C-91/08 – Wall AG; EuGH vom 10. September 2009 – C-206/08 – Wasser- und Abwasserzweckverband Gotha und Landkreisgemeinden ./. Eurawasser Aufbereitungs- und Entsorgungsgesellschaft mbH; EuGH vom 13. November 2008 – C-324/07 – Coditel./.Uccle). Mit § 8b werden den zuständigen Behörden Regelungen für die konkrete Durchführung des Verfahrens an die Hand gegeben. Auch für die an Verkehrsaufträgen interessierten Unternehmen wird so die Transparenz und Rechtssicherheit erhöht, was insbesondere auch den Interessen kleiner und mittelständischer Unternehmen dient.

Die Konkretisierung der Grundsätze der fairen, wettbewerblichen, für alle Betreiber offenen, transparenten und nichtdiskriminierenden Vergabe beschränkt sich auf wenige, aber grundlegende Bestimmungen zur Gleichbehandlung, zur Zuschlagserteilung sowie zur Dokumentations-, Begründungs- und nachträglichen Informationspflicht. Neue Verpflichtungen werden nicht geschaffen. Die Regelungen beschränken sich auf das, was der EuGH ohnehin schon an Mindestanforderungen an ein wettbewerbliches, transparentes und nichtdiskriminierendes Vergabeverfahren herausgearbeitet hat. Dies bietet für die Aufgabenträger das notwendige Maß an Rechtssicherheit, gewährleistet jedoch gleichzeitig den Aufgabenträgern die für die ggf. hohe Komplexität der zu vergebenden Aufträge angemessene Flexibilität. So werden im § 8b keine Vorgaben für eine bestimmte Art des Vergabeverfahrens getroffen. Der Aufgabenträger entscheidet nach dem Auftragsgegenstand angemessenen sachlichen Erwägungen, wie er das Vergabeverfahren genau durchführt.

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sieht in Artikel 7 Absatz 2 vor, dass „mindestens“ die dort aufgeführten Informationen veröffentlicht werden müssen, lässt also Raum für ergänzende Regelungen im nationalen Recht. In Absatz 2 werden weitere Informationspflichten bei der Bekanntma-

chung aufgestellt, die erforderlich sind, um den interessierten Unternehmen die Entscheidung darüber, ob sie sich am Vergabeverfahren beteiligen wollen, zu ermöglichen. Die Bekanntmachung nach dieser Vorschrift kann entweder zusammen mit der Veröffentlichung nach Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 bis spätestens ein Jahr vor Einleitung des Verfahrens erfolgen. Die Bekanntmachung kann aber auch zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen, insbesondere wenn zum Zeitpunkt der Veröffentlichung nach Artikel 7 Absatz 2 noch nicht alle Einzelheiten des vorgesehenen wettbewerblichen Vergabeverfahrens absehbar sind oder noch nicht festgelegt sind. Dabei ist der angemessene Grad an Öffentlichkeit sicherzustellen, der den Wettbewerb öffnet. Absatz 2 Satz 2 ermöglicht den Aufgabenträgern die Veröffentlichung auch über das zentrale Internetportal des Bundes www.bund.de.

Auch der Grundsatz der Fairness in Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 bedarf der Konkretisierung. Absatz 3 regelt daher, dass das wettbewerbliche Vergabeverfahren in Bezug auf die Leistungsbeschreibung, die Fristen und die Eignungs- und Zuschlagskriterien so gestaltet werden muss, dass die an dem Dienstleistungsauftrag interessierten Unternehmen eine reelle Chance haben, erfolgreich an dem Vergabeverfahren teilzunehmen. Die Verfahrensregeln müssen auch für alle gleichermaßen gelten und alle müssen über die gleichen Informationen verfügen. Zwar können aus sachlichen Gründen heraus Ungleichbehandlungen (z. B. Begrenzung der Teilnehmerzahl nach objektiven Kriterien wie technische Leistungsfähigkeit oder betriebliche Infrastruktur) zulässig sein, jedoch müssen alle Entscheidungen des Aufgabenträgers entsprechend begründet und dokumentiert sein. Der Grundsatz der Transparenz erfordert zudem die klare und nachvollziehbare Dokumentation über das Vergabeverfahren (Absatz 6).

Absatz 4 konkretisiert über die in Absatz 2 vorgesehene Angabe der Zuschlagskriterien und deren ggf. vorgesehene Gewichtung hinaus das wirtschaftlichste Angebot als das ausschlaggebende Zuschlagskriterium. Dem Aufgabenträger bleibt frei festzulegen, welche Kriterien er im Einzelnen für den jeweils konkreten Auftrag wählt. Dabei sollen jedoch immer Qualität der Leistungserbringung und erforderliche finanzielle Mittel in Relation gesetzt werden.

Gemäß Artikel 4 Absatz 7 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 muss angegeben werden, ob und in welchem Umfang eine Vergabe von Unteraufträgen in Frage kommen soll. Absatz 5 gestattet es dem Aufgabenträger, vorzugeben, dass die Vergabe der Unteraufträge ebenfalls nach wettbewerblichen Prinzipien, z. B. der Einholung mehrerer Angebote, zu erfolgen hat.

Schließlich sind wie bei der Direktvergabe nach § 8a Absatz 4 auch im wettbewerblichen Vergabeverfahren die Bieter über die vorgesehene Auftragsvergabe vom Aufgabenträger zu informieren. Die entsprechende Anwendung der §§ 101a und 101b des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen in Absatz 7 gewährleistet den erforderlichen effektiven Rechtsschutz.

Zu Nummer 4 (§ 12)

Der Antragsteller wird künftig verpflichtet, Angaben zu Beginn und Ende der Geltungsdauer zu machen (§ 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe d). Diese Angaben sind in der Praxis üblich und auch deshalb notwendig, weil in § 16 nur Höchstgrenzen festgelegt sind. Ferner muss der Antragsteller, soweit vorhanden, einen Nachweis über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag vorlegen (§ 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe e), weil sich hieraus Beschränkungen für die Laufzeit der Genehmigung und auch für Prüfung der Beförderungsentgelte sowie Besonderen Beförderungsbedingungen ergeben können (siehe § 39 Absatz 1 Satz 2 und Absatz 6 Satz 3).

Für den Antrag auf Genehmigung eines Personenfernverkehrs werden zwei Erleichterungen geschaffen (§ 12 Absatz 1 Satz 2). In der Übersichtskarte müssen bereits vorhandene Schienenbahnen, Obuslinien, Kraftfahrzeuglinien und Schifffahrtslinien nicht eingezeichnet sein. Außerdem entfällt die Angabe der Beförderungsentgelte.

Für die im Genehmigungswettbewerb zu treffende Auswahlentscheidung kann es darauf ankommen, mit welchen Standards die Antragsteller den beantragten Verkehr durchführen wollen. In § 12 Absatz 1a wird deshalb die Möglichkeit geschaffen, bestimmte Antragsbestandteile verbindlich zuzusichern. Sie verschaffen dem Antragsteller eine bessere Ausgangssituation, sind aber bei erfolgreichem Antrag auch für die gesamte Laufzeit der Genehmigung einzuhalten. Die verbindliche Zusicherung von Antragsbestandteilen kann auch in den Fällen bedeutsam sein, in denen ein eigenwirtschaftlicher Konkurrenzantrag zu einem geplanten öffentlichen Dienstleistungsauftrag gestellt wird. Gegenstand einer verbindlichen Zusicherung können alle Standards des geplanten Verkehrs sein, z. B. Tarife, Fahrpläne und technische Spezifikationen der eingesetzten Fahrzeuge.

In § 12 Absatz 5 wird eine einheitliche Antragsfrist festgelegt, die für alle eigenwirtschaftlichen Verkehre mit Straßenbahnen, Obussen oder im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gilt. Sie soll einerseits sicherstellen, dass für die Bearbeitung des Antrags genügend Zeit besteht und dient zum anderen einer fairen Durchführung des Verfahrens im Genehmigungswettbewerb. Im Regelfall ist eine „Nachbesserung“ von Anträgen ausgeschlossen, weil diese zu einem ruinösen Wettlauf von Genehmigungsanträgen führen könnte. Diese Antragsfrist gilt nicht für den für Personenfernverkehr (§ 12 Absatz 8). Es liegt in eigenem Interesse des Unternehmers, den Antrag so rechtzeitig zu stellen, dass die Genehmigung vor der geplanten Betriebsaufnahme erteilt werden kann.

Beabsichtigt der Aufgabenträger (oder eine andere zuständige Stelle) die Vergabe einer gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistung, so haben alle Unternehmer gemäß dem Grundsatz des Vorrangs der Eigenwirtschaftlichkeit die Möglichkeit, diese Verkehrsleistung in eigener Initiative zu erbringen. Um einen sachgerechten Verfahrensablauf sicherzustellen, wird in § 12 Absatz 6 eine Antragsfrist von drei Monaten festgelegt, die mit der Veröffentlichung der Vergabeabsicht nach § 8a Absatz 2 Satz 2 und Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 beginnt. Wird innerhalb dieser Frist kein eigenwirtschaftlicher Antrag gestellt, kann der Aufgabenträger das Vergabeverfahren vorbereiten und sich darauf verlassen, dass seine spätere Auswahlentscheidung im Genehmigungsverfahren nicht durch einen Konkurrenzantrag gefährdet werden kann.

In § 12 Absatz 7 wird eine Antragsfrist für gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen eingeführt. Sie soll eine zeitgerechte Durchführung des Verfahrens ermöglichen. Es handelt sich um eine Soll-Regelung, da in diesen Fällen eine Ablehnung des Antrags wegen Fristversäumung nicht in Frage kommt.

Zu Nummer 5 (§ 13)

Neben redaktionellen Änderungen wird in § 13 Absatz 2 Nummer 2 ein neuer Versagungsgrund eingefügt. Mit der Regelung in Buchstabe d soll vermieden werden, dass Unternehmer sich ertragsreiche Verkehre aus einem vorhandenen Netz oder Linienbündel heraussuchen können, während die übrigen Verkehre von der öffentlichen Hand finanziert werden müssen.

Zur Erleichterung des Fernbuslinienverkehrs wird in § 42a Satz 1 der Begriff „Personenfernverkehr" definiert und dieser durch § 13 Absatz 2 Satz 2 aus der Regelung in § 13 Absatz 2 Satz 1 herausgenommen. Der öffentliche Nahverkehr wird durch das Verbot von Kurzstreckenbeförderungen in § 42a Satz 2 und 3 weiterhin geschützt.

In § 13 Absatz 2a wird für den Nahverkehrsplan die Bezugnahme auf die Vorschrift des § 8 Absatz 3 aktualisiert.

Im Zuge des zunehmenden Wettbewerbs werden häufig mehrere konkurrierende Anträge auf Erteilung einer Genehmigung für eine bestimmte Linie oder ein Linienbündel gestellt. In § 13 Absatz 2b wird entsprechend der bestehenden Verwaltungspraxis ausdrücklich festgelegt, dass in diesem Fall der Bewerber mit der besten Verkehrsbedienung zu bevorzugen ist.

Zu Nummer 6 (§ 13a)

Die wettbewerblichen Anforderungen an die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge werden in Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 festgelegt. § 13a wird deshalb aufgehoben.

Zu Nummer 7 (§ 14)

Der in der Überschrift und in § 14 Absatz 3 verwendete Begriff „Anhörverfahren" wird durch den im Verfahrensrecht üblichen Begriff „Anhörungsverfahren" ersetzt.

Bei einem Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen Straßenbahn-, Obusverkehr oder Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist regelmäßig auch der Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers und gegebenenfalls von Verbundorganisationen berührt. Sie werden deshalb in § 14 Absatz 1 Nummer 2 ausdrücklich in den Kreis der zu beteiligenden Stellen einbezogen.

Nach § 14 Absatz 1 Nummer 1 sind Unternehmer, die im Einzugsbereich des beantragten Verkehrs bereits einen Verkehr mit Eisenbahnen, Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr betreiben, anzuhören. Diese Regelung kann zu Wettbewerbsvorteilen der anzuhörenden Unternehmer führen, da sie von den Anträgen Kenntnis erlangen und selbst einen besseren Konkurrenzantrag stellen können. Diese Situation soll künftig ausgeschlossen werden, in dem in § 14 Absatz 1 Satz 2 festgelegt wird, dass das Anhörungsverfahren erst nach dem Ende der Antragsfrist durchzuführen ist.

Nach der Neuregelung in § 13 Absatz 2 entfällt künftig der Schutz bestehender Verkehrsdienste im Fernverkehr. In § 14 Absatz 5 Satz 2 wird daher angeordnet, dass die betreffenden Unternehmen nicht mehr anzuhören sind.

Zu Nummer 8 (§ 15)

Nach § 15 Absatz 1 Satz 2 ist über einen Genehmigungsantrag regelmäßig innerhalb von drei Monaten nach Eingang des Antrags zu entscheiden. Diese Regelung wird im Hinblick auf die in § 12 Absatz 5 und 6 festgelegten Antragsfristen angepasst. Die Frist für die Entscheidung der Genehmigungsbehörde beginnt in den genannten Fällen künftig mit dem ersten Kalendertag nach dem Antragsschluss. Hierdurch wird es der Genehmigungsbehörde ermöglicht, alle im Antragszeitraum eingehenden Anträge miteinander zu vergleichen und über diese gebündelt zu entscheiden.

Zu Nummer 9 (§ 16)

Die Geltungsdauer der Genehmigung für einen Straßenbahn- und Obusverkehr sowie für die Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen wird mit Rücksicht auf die nach Artikel 4 Absatz 3 und 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 möglichen Laufzeiten eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages angepasst. Zugleich wird eine Verlängerungsmöglichkeit vorgesehen, wenn die von der Verordnung genannten Voraussetzungen vorliegen. Die Verlängerungsmöglichkeit kann auch genutzt werden, wenn eine Genehmigung für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr erteilt wird.

Nach Ablauf des Dienstleistungsauftrages wird es in der Regel zu einer Neuvergabe kommen. Da hierbei auch ein anderer Bewerber als der Genehmigungsinhaber zum Zuge kommen kann, darf die Geltungsdauer der Genehmigung die Laufzeit des Dienstleistungsauftrages nicht überschreiten.

Zu Nummer 10 (§ 18)

Zur Verbesserung der Transparenz des Genehmigungsverfahrens wird die Bekanntmachung aller Genehmigungen für den öffentlichen Personennahverkehr im Amtsblatt der Europäischen Union vorgeschrieben. Auf diese Weise wird für eine umfassende Information der Unternehmen gesorgt. Aus den veröffentlichten Angaben kann insbesondere auch entnommen werden, in welchen Fristen Anträge für eigenwirtschaftliche Verkehre zu stellen sind.

Die Angabe der Linienführung ist im gleichen Sinn wie in § 17 Absatz 1 Nummer 6 und 7 zu verstehen. Es genügt, wenn die Anfangs- und Endhaltestelle einer Linie bezeichnet wird.

Zu Nummer 11 (§ 20)

Nach Artikel 5 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 können die zuständigen Behörden längstens für zwei Jahre Notmaßnahmen ergreifen, wenn der Verkehrsdienst eingestellt wird oder eine unmittelbare Gefahr dafür besteht, dass eine solche Situation eintreten kann. In diesen Fällen wird es oft notwendig sein, einen anderen Betreiber als den bisherigen Genehmigungsinhaber mit der Aufrechterhaltung des Verkehrs zu betrauen. Um den Zeitraum bis zur Vergabe eines (neuen) Dienstleistungsauftrages zu überbrü-

cken, wird die Möglichkeit geschaffen, die einstweilige Erlaubnis bis höchstens zwei Jahre zu befristen.

Zu Nummer 12 (§ 21)

Bei einer Konkurrenz mehrerer Genehmigungsanträge für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr, aber auch wenn ein eigenwirtschaftlicher Verkehr in Konkurrenz zu einem geplanten Dienstleistungsauftrag beantragt wird, muss die Genehmigungsbehörde eine Auswahlentscheidung treffen, die sich an der Qualität des Antrags zu orientieren hat. Der ausgewählte Betreiber muss bereit sein, die beantragte Qualität für die gesamte Laufzeit der Genehmigung sicherzustellen. Daher wird in § 21 Absatz 1 Satz 2 die Betriebspflicht auf alle Bestandteile der Genehmigung und auf die von dem Antragsteller zugesicherten Bestandteile seines Genehmigungsantrages ausgedehnt. Ferner wird angeordnet, dass die zugesicherten Bestandteile des Genehmigungsantrages in der Regel zumutbar bleiben (§ 21 Absatz 4 Satz 2). Dies bedeutet, dass eine Teilentbindung von der Betriebspflicht hinsichtlich der zugesicherten Bestandteile nur noch in Ausnahmefällen möglich ist, insbesondere bei einer Änderung der Verkehrsbedürfnisse.

Die Befugnis der Genehmigungsbehörde, im öffentlichen Verkehrsinteresse eine Erweiterung oder Änderung des Verkehrs aufzuerlegen, wird auf den öffentlichen Personennahverkehr eingeschränkt. Für den liberalisierten Personenfernverkehr ist eine entsprechende Regelung nicht mehr erforderlich.

Liegen die Voraussetzungen für eine Entbindung von der Betriebspflicht vor, so muss dem Aufgabenträger (oder einer anderen zuständigen Behörde) die Möglichkeit eingeräumt werden, für eine Aufrechterhaltung des Verkehrs zu sorgen. Deshalb wird in § 21 Absatz 4 Satz 4 die Genehmigungsbehörde dazu verpflichtet, die zuständige Behörde so rechtzeitig zu informieren, dass zumindest eine Notmaßnahme möglich ist.

Mit der Liberalisierung des Omnibusfernlinienverkehrs tritt auch das öffentliche Interesse an der Kontinuität der Verkehrsbedienung zurück. Dem trägt § 21 Absatz 5 dadurch Rechnung, dass die Betriebspflicht automatisch drei Monate nach einer Anzeige des Unternehmers über die geplante Einstellung des Verkehrs erlischt. Eine frühere Entbindung bleibt nach § 21 Absatz 4 möglich.

Zu Nummer 13 (§ 25)

Wird ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag vor dem Ende seiner Laufzeit beendet (z. B. durch außerordentliche Kündigung), so muss auch genehmigungsrechtlich der Weg für einen neuen Betreiber freigemacht werden. Die Genehmigungsbehörde wird deshalb verpflichtet, die Genehmigung für den betreffenden Verkehr zu widerrufen.

Zu den Nummern 14 und 17 (§§ 39 und 45)

In einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag können dem Unternehmer u. a. Vorgaben zu den Beförderungsentgelten gemacht werden. In diesem Fall ist eine (weitere) Prüfung durch die Genehmigungsbehörde entbehrlich. In § 39 Absatz 1 Satz 3 wird dem Aufgabenträger (oder einer anderen zuständigen Stelle) die Verpflichtung auferlegt, die Genehmigungsbehörde über diesen Sachverhalt zu informieren. Als Rechtsfolge wird eine Zustimmungsfiktion eingeführt. Gleiches gilt für den Fall, dass Besondere Beförderungsbedingungen auf Regelungen in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag beruhen (§ 39 Absatz 6 Satz 3).

Der Genehmigungsantrag kann eine verbindliche Zusicherung bezüglich der Beförderungsentgelte enthalten (z. B. Einhaltung eines Verbundtarifs). Widersprechen spätere Änderungsanträge dieser Zusicherung, muss die Genehmigungsbehörde ihre Zustimmung in der Regel verweigern (§ 39 Absatz 2 Satz 2). Gleiches gilt für den Fall, dass der Genehmigungsantrag eine verbindliche Zusicherung über Besondere Beförderungsbedingungen enthält (§ 39 Absatz 6 Satz 3).

Der liberalisierte Busfernverkehr wird in § 45 Absatz 2 Nummer 1 von der Genehmigungspflicht für Beförderungsentgelte freigestellt. Da künftig eine Linie von mehreren Unternehmern betrieben werden kann, besteht auch kein Grund mehr, die Fahrpreise auf ihre Angemessenheit zu prüfen.

Zu den Nummern 15 und 17 (§§ 40 und 45)

Der Genehmigungsantrag kann eine verbindliche Zusicherung bezüglich des Fahrplans enthalten. Widersprechen spätere Änderungsanträge dieser Zusicherung, muss die Genehmigungsbehörde ihre Zustimmung in der Regel verweigern (§ 40 Absatz 2a).

Die Befugnis der Genehmigungsbehörde, Fahrplanänderungen zu verlangen, wird auf eigenwirtschaftliche Verkehre eingeschränkt und davon abhängig gemacht, dass diese zumutbar sind (§ 40 Absatz 3). Für Verkehre, die auf der Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages durchgeführt werden, bedarf es keiner Regelung, weil hierfür unmittelbar die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 anzuwenden ist.

Für den liberalisierten Busfernverkehr werden in § 45 Absatz 2 Nummer 2 zwei Erleichterungen vorgenommen. Die Befugnis der Genehmigungsbehörde, Änderungen des Fahrplans zu verlangen, entfällt. Außerdem wird bei Fahrplanänderungen die Zustimmungspflicht durch eine Anzeigepflicht abgelöst. Ausgenommen hiervon sind umfangreiche Änderungen, für die eine Genehmigungspflicht nach § 2 Absatz 2 Nummer 1 besteht (z. B. bei Änderung der Streckenführung).

Zu Nummer 16 (§ 42a)

In § 42a wird eine Legaldefinition des Begriffs „Personenfernverkehr“ eingefügt. Der Begriff wird in negativer Abgrenzung zum Begriff des „öffentlichen Personennahverkehrs“ in § 8 Absatz 1 definiert. Ferner werden die Sonderformen des Linienverkehrs ausgenommen, da es für diese bei der speziellen Regelung in § 45 Absatz 3 bleiben soll.

Zum Schutz des öffentlichen Nahverkehrs wird im Personenfernverkehr die Beförderung von Personen zwischen zwei Haltestellen mit einem Abstand bis zu 50 km untersagt (§ 42a Satz 2). In der Genehmigung sind auf Antrag des Unternehmers für einzelne Teilstrecken Ausnahmen zu gewähren, wenn auf diesen kein ausreichendes Nahverkehrsangebot besteht (§ 42a Satz 3). Mit dieser Ausnahmeregelung wird das Bedienungsverbot auf die Fälle eingeschränkt, die notwendig sind, um eine Beeinträchtigung des öffentlichen Personennahverkehrs durch den Fernverkehr zu vermeiden.

Verstößt der Unternehmer gegen das Beförderungsverbot für Reiseweite bis zu 50 km, so stellt dies eine Ordnungswidrigkeit nach § 61 Absatz 1 Nummer 1 dar.

Zu Nummer 18 (§ 48)

Das für den Gelegenheitsverkehr geltende Unterwegsbedienungsverbot wird aufgehoben. Diese Beschränkung ist wegen der mit diesem Gesetz vorgenommenen Liberalisierung des Busfernverkehrs nicht mehr gerechtfertigt.

Zu Nummer 19 (§ 52)

Die für den grenzüberschreitenden Linienverkehr geltende Bestimmung in § 52 Absatz 1 Satz 1, die Genehmigung im Benehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu erteilen, soll die Abstimmung mit den vom Verkehr betroffenen Staaten ermöglichen. Diese Abstimmung führt häufig dazu, dass die Bearbeitungsfrist nach § 15 Absatz 1 Satz 2 bis 5 nicht eingehalten werden kann. Durch die Ergänzung in § 52 Absatz 1 Satz 3 wird daher angeordnet, dass die Frist während der Herstellung des Benehmens ruht.

Zu Nummer 20 (§ 57)

Die Verordnungsermächtigung in § 57 Absatz 1 Nummer 7 und Absatz 5 wird aufgehoben, da sie wegen der Ablösung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 durch die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 nicht mehr notwendig ist.

Zu Nummer 21 (§ 62)

Nach Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 muss die Vergabe von Aufträgen für den öffentlichen Verkehr auf Schiene und Straße spätestens ab dem 3. Dezember 2019 im Einklang mit Artikel 5 der Verordnung erfolgen. Gleichzeitig werden die Mitgliedstaaten verpflichtet, während dieses Übergangszeitraums Maßnahmen zu ergreifen, um Artikel 5 schrittweise anzuwenden. Mit der Übergangsregelung in § 62 wird die in der Verordnung enthaltene Frist generell verkürzt. Weitere Maßnahmen für die schrittweise Anwendung des Artikels 5 sind deshalb nicht mehr erforderlich.

Zu Nummer 22 (§ 63)

Nach Artikel 84 Absatz 1 Satz 5 des Grundgesetzes kann in Ausnahmefällen der Bund wegen eines besonderen Bedürfnisses nach bundeseinheitlicher Regelung das Verwaltungsverfahren ohne Abweichungsmöglichkeit der Länder regeln. Von dieser Befugnis wird in § 63 für verschiedene Verfahrensvorschriften Gebrauch gemacht.

Für die Erleichterung der Kontrollen bei länderübergreifenden und internationalen Verkehren ist eine bundeseinheitliche Gestaltung der Beförderungsdokumente erforderlich. Daher werden in Nummer 1 folgende Vorschriften dem Abweichungsrecht entzogen: Schriftform für Genehmigungen, einstweilige Erlaubnisse und Bescheinigungen oder deren Widerruf (§ 5), Umfang der Genehmigung (§ 9), Inhalt der Genehmigungsurkunde (§ 17 Absatz 1 und 2) und der einstweiligen Erlaubnis (§ 20 Absatz 2).

Verkehrsleistungen im öffentlichen Personenverkehr werden in zunehmenden Umfang im Wettbewerb vergeben. Viele Unternehmen operieren länderübergreifend oder kommen aus anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union. Seitens der Verkehrswirtschaft besteht deshalb ein erhebliches Interesse daran, dass der Kernbereich des Verfahrens bundeseinheitlich geregelt ist. Zu diesen Vorschriften gehören die ebenfalls in Nummer 1 genannten Regelungen über

– die Veröffentlichung von Informationen (§ 8a Absatz 2 Satz 2),
– die Antragstellung (§ 12),
– die Erteilung und Versagung der Genehmigung (§ 15),
– die Geltungsdauer von Genehmigungen (§ 16),
– die einstweilige Erlaubnis (§ 20 Absatz 1),
– den Widerruf der Genehmigung (§ 25) und
– das Anhörungsverfahren bei der Planfeststellung (§ 29 Absatz 1a).

Da die in Nummer 1 genannten Vorschriften auch bei internationalen Verkehren gelten, werden in Nummer 2 auch die Regelungen in § 52 Absatz 1 Satz 1 und § 53 Absatz 1 Satz 1 insoweit dem Abweichungsrecht der Länder entzogen.

Zur Sicherstellung einer reibungslosen Zusammenarbeit bei länderübergreifenden und internationalen Verkehren ist eine bundesrechtliche Regelung darüber notwendig, welche Behörde örtlich zuständig ist (§ 11 Absatz 4, § 52 Absatz 2 Satz 2 in Verbindung mit § 11 Absatz 4, § 53 Absatz 2 Satz 2 in Verbindung mit § 11 Absatz 4).

Verschiedene Vorschriften verlangen das Benehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, weil im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens Bundesinteressen betroffen sind (§ 29 Absatz 2) oder im Rahmen internationaler Linienverkehre die Außenkompetenz des Bundes berührt wird (§ 52 Absatz 2 Satz 1, § 53 Absatz 2 Satz 1). Diese Vorschriften werden in Nummer 3 genannt.

Zur Sicherstellung einer reibungslosen Zusammenarbeit bei länderübergreifenden und internationalen Verkehren ist eine bundesrechtliche Verfahrensregelung darüber notwendig, welche von mehreren zuständigen Behörden verschiedener Länder das Genehmigungsverfahren durchführt und in welcher Weise die Behörden anderer Länder zu beteiligen sind (§ 11 Absatz 4, § 52 Absatz 2 Satz 2 in Verbindung mit § 11 Absatz 4, § 53 Absatz 2 Satz 2 in Verbindung mit § 11 Absatz 4). Die Regelungen werden in Nummer 4 genannt (§ 53 Absatz 2 Satz 1 fällt bereits unter Nummer 3).

Zu Nummer 23 (§ 65)

Mit dieser Regelung wird eine Klarstellung zum Verhältnis von Straßenbahn- und Eisenbahnrecht infolge europarechtlicher Regulierung vorgenommen. Nach geltender Rechtslage sind die Straßenbahnen in Deutschland vom Anwendungsbereich des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) ausgenommen. Allerdings nimmt das AEG nicht ausdrücklich Bezug auf die Ermächtigungen zur Ausnahme von Straßenbahnen aus den Maßnahmen, die zur Durchführung der Eisenbahnrichtlinien erlassen werden. Die sich daraus ergebende Unsicherheit, ob die Straßenbahnen heute – unionsrechtlich – wirksam von allen bundesrechtlichen Maßnahmen zur Umsetzung dieser Richtlinien ausgenommen sind,

soll durch eine ausdrückliche Regelung im Personenbeförderungsgesetz ausgeräumt werden.

Die Ausnahmemöglichkeit für die in § 65 genannten Richtlinien besteht auf Grund folgender Vorschriften: Artikel 1 Absatz 2 der Richtlinie 95/18/EG; Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe a und b der Richtlinie 2001/14/EG; Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe a der Richtlinie 2004/49/EG; Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 2007/59/EG; Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 2008/57/EG.

Zu Nummer 24 (§ 66)

Rechtsverordnungen nach dem vorliegenden Gesetz sollten grundsätzlich neben dem Bundesgesetzblatt auch im elektronischen Bundesanzeiger und damit beschleunigt verkündet werden können, um flexibel auf aktuelle Anforderungen reagieren zu können.

Zu Artikel 2 (Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes)

Nach Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 können die Mitgliedstaaten allgemeine Vorschriften über die finanzielle Abgeltung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die dazu dienen, Höchsttarife für Schüler, Studenten, Auszubildende und Personen mit eingeschränkter Mobilität festzulegen, aus dem Anwendungsbereich der Verordnung herausnehmen.

Von dieser Befugnis wird für Ausgleichszahlungen nach § 6a Gebrauch gemacht.

Zu Artikel 3 (Änderung des Neunten Buches Sozialgesetzbuch)

Nach Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 können die Mitgliedstaaten allgemeine Vorschriften über die finanzielle Abgeltung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die dazu dienen, Höchsttarife für Schüler, Studenten, Auszubildende und Personen mit eingeschränkter Mobilität festzulegen, aus dem Anwendungsbereich der Verordnung herausnehmen.

Von dieser Befugnis wird in § 145 Absatz 3 Satz 2 (neu) Gebrauch gemacht.

Zu Artikel 4 (Änderung des Regionalisierungsgesetzes)

Die Regelung in § 4 wird an die neue Rechtslage angepasst, die sich durch die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ergibt.

Zu Artikel 5 (Aufhebung der Verordnung zur Anwendung von § 13a Absatz 1 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes)

Zusammen mit der Verordnungsermächtigung in § 57 Absatz 1 Nummer 7 und Absatz 5 ist auch die auf ihrer Grundlage erlassene Verordnung aufzuheben.

Zu Artikel 6 (Bekanntmachungserlaubnis)

Artikel 6 ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung das Personenbeförderungsgesetz in der Fassung, die es mit den Änderungen in Artikel 1 gefunden hat, bekannt zu machen.

Zu Artikel 7 (Inkrafttreten)

Diese Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

Anlage 2

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des Gesetzes auf Bürokratiekosten, die durch Informationspflichten begründet werden, geprüft.

Für den Bereich der Wirtschaft wird eine neue Informationspflicht eingeführt sowie drei bestehende Informationspflichten geändert. Die sich daraus ergebenen Veränderungen sind marginal. Für die Verwaltung werden drei Informationspflichten eingeführt. Für Bürgerinnen und Bürger werden keine Informationspflichten neu eingeführt, geändert oder aufgehoben.

Der Nationale Normenkontrollrat hat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages daher keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.

Anlage 3

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 886. Sitzung am 23. September 2011 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. **Zu Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe a0 – neu –** (§ 8 Überschrift PBefG), **Buchstabe a** (§ 8 Absatz 3 Satz 1 bis 6, 6a bis 6d – neu –, Satz 7 PBefG) **Buchstabe b** (§ 8 Absatz 4 Satz 2 PBefG)

Artikel 1 Nummer 2 ist wie folgt zu ändern:

a) Dem Buchstaben a ist folgender Buchstabe voranzustellen:

‚a0) In der Überschrift wird das Wort „Personennahverkehr“ durch das Wort „Personenverkehr“ ersetzt.‘

b) Der Buchstabe a ist wie folgt zu fassen:

‚a) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 bis 6 werden durch folgende Sätze 1 bis 6d ersetzt:

„Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. Der Nahverkehrsplan soll beschreiben, welche Standards im öffentlichen Verkehrsinteresse zur Genehmigungsfähigkeit des Verkehrs verbindlich zugesichert werden sollen. Der Nahverkehrsplan hat die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs von Ausnahmen im Einzelfall abgesehen eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind Vertreter der Verkehrsunternehmen, der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste sowie von Fahrgastverbänden anzuhören und ihre Interessen angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. Der Nahverkehrsplan kann der gemäß § 8a Absatz 1 zuständigen Behörde vorgeben, von den Optionen des Artikels 4 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. EU Nr. L 315, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung zum Schutz der Arbeitnehmer, die zuvor zur Erbringung der Dienste eingestellt wurden, Gebrauch zu machen, und dem von ihr ausgewählten Unternehmer aufzuerlegen, in Bezug auf diese Arbeitnehmer bestimmte Sozialstandards einzuhalten. Die Aufstellung von Nahverkehrsplänen sowie die Bestimmung des Aufgabenträgers regeln die Länder. Der Genehmigungsbehörde sind die Sicherheit und die Leistungsfähigkeit des Betriebs sowie die Zuverlässigkeit und die fachliche Eignung des Unternehmers im Rahmen der Erteilung von Liniengenehmigungen nachzuweisen. Bei der Genehmigung eigenwirtschaftlicher Verkehre hat sie einen vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan bei ihrer Bewertung der öffentlichen Verkehrsinteressen maßgeblich zu berücksichtigen. Verbundorganisationen sollen, soweit diese entsprechende Aufgaben für die Aufgabenträger und/oder Verkehrsunternehmen wahrnehmen, für eine Integration der Nahverkehrsbedienung, insbesondere für Verkehrskooperationen, für die Abstimmung oder den Verbund der Beförderungsentgelte und für die Abstimmung der Fahrpläne sorgen.“ ‘

bb) In Satz 7 wird die Zahl „1“ durch die Angabe „6d“ ersetzt.

c) In Buchstabe b wird in Absatz 4 Satz 2 nach dem Wort „darstellen“ der Satzteil „und keine ausschließlichen Rechte gewährt werden“ eingefügt.

Begründung

Die Formulierungen des § 8 Absatz 3 beschreiben weder die derzeitige Aufgaben- und Verantwortungsteilung der Akteure im deutschen Nahverkehr zutreffend noch werden sie den Anforderungen, die sich aus der Anpassung an die Verordnung ergeben, gerecht. Die künftige Regelung in § 8 Absatz 3 soll nachvollziehbar beschreiben, welche Funktionen und Verantwortlichkeiten dem Aufgabenträger mit seiner Gewährleistungsverantwortung für die ausreichende Verkehrsbedienung und dem zentralen Planungsinstrument Nahverkehrsplan, der Genehmigungsbehörde mit ihrem gewerberechtlich geprägten Aufgabengebiet und den Verkehrsverbünden mit ihrem unterstützenden Integrationsauftrag zukommen. Bisher wurde die Integration als Aufgabe der Genehmigungsbehörde dargestellt. Das jedoch greift zu kurz, da sie sich nur auf die Verkehre nach den PBefG bezieht, wohinge-

gen in der Praxis regelmäßig eine verkehrsträgerübergreifende Integration (ÖSPV/SPNV) erforderlich, in den Landesgesetzen gefordert und in der Realität auch weitestgehend etabliert ist.

Aber selbst die reine Integration der straßengebundenen Verkehre, wie sie das geltende Recht verlangt, kann die Genehmigungsbehörde nur erfüllen, wenn die Verkehrsunternehmen entsprechende Auflagen im eigenen wirtschaftlichen Interesse akzeptieren. Darüber hinausgehende gemeinwirtschaftliche Anforderungen an Qualität und Integration des Angebots kann nur der Aufgabenträger durchsetzen, denn nur er kann Ausgleichszahlungen und ausschließliche Rechte gewähren und deren Gewährung von der Einhaltung von Integrationsvorgaben abhängig machen.

Eine Neufassung von § 8 Absatz 3 Satz 1 bis 6 bringt nunmehr die gesetzliche Aufgabenbeschreibung mit der etablierten Praxis sowie auch den Vorgaben des Regionalisierungsgesetzes in Einklang. Darüber hinaus werden in Bezug auf die Erstellung und die Inhalte des Nahverkehrsplans fünf Aspekte herausgehoben: die Berücksichtigung der Barrierefreiheit, der Fahrgastinteressen, des Arbeitnehmerschutzes bei der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge, des Umweltschutzes sowie die Interessen der Verkehrsunternehmer.

Der Nahverkehrsplan soll unter anderem auch den eigenwirtschaftlich agierenden Unternehmern eine möglichst verbindliche Orientierung bieten. Von daher sollte er klar als Anforderung beschreiben, für welche Standards eine verbindliche Zusicherung seitens der Betreiber erwartet wird. Relevant ist dieses z. B. um die netzweite Barrierefreiheit des Angebots zu sichern oder auch um bestimmte Umweltstandards für bestimmte sensible Bereiche verbindlich einfordern zu können (z. B. Maßnahmen der Lärm- oder Emissionsminderungsplanung).

Speziell für die Teilhabe von Personen mit Mobilitätseinschränkungen gilt, dass hier die UN-Behindertenrechtskonvention auf ein Höchstmaß an Barrierefreiheit verpflichtet. Es muss daher das Regel-Ausnahmeprinzip zur Anwendung kommen und im Nahverkehrsplan müssen die Ausnahmen von der Regel auch klar benannt und ggf. begründet werden. Dabei ist klar, dass insbesondere die Infrastruktur nicht losgelöst von Modernisierungsmaßnahmen nur zum Zwecke der Herstellung von Barrierefreiheit umfangreich modernisiert werden kann. Gleiches gilt für den Ersatz von Fahrzeugen insbesondere Schienenfahrzeugen. In jedem Fall muss aber sichergestellt sein, dass bei Modernisierungsmaßnahmen oder bei Fahrzeugneubeschaffungen ohne Ausnahme für Barrierefreiheit gesorgt wird.

Die Genehmigungsbehörde richtet ihr Handeln am öffentlichen Verkehrsinteresse aus und hat dabei einen vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan maßgeblich zu berücksichtigen. Sofern ein Nahverkehrsplan nicht aufgestellt wurde und sich andere Dokumente als Bezugspunkt für die Definition von Umfang und Qualität des Nahverkehrs bewährt haben, ist es der Genehmigungsbehörde unbenommen, diese in Abstimmung mit dem Aufgabenträger zugrunde zu legen. In Betracht kommen insbesondere Vereinbarungen der Aufgabenträger zu Verbundorganisationen, in denen Anforderungen gemäß Unterabsatz 1 Satz 2 definiert werden oder Regelungen, die die Verbundorganisationen im Auftrag der Aufgabenträger erlassen haben.

2. **Zu Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe c – neu –**
(§ 8 Absatz 5 – neu – PBefG)

   In Artikel 1 Nummer 2 ist dem Buchstaben b folgender Buchstabe anzufügen:

   ‚c) Nach Absatz 4 wird folgender Absatz angefügt:

   „(5) Die zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (zuständige Behörde) kann in dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag ein ausschließliches Recht im Sinne von Artikel 2 Buchstabe f der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gewähren. Das ausschließliche Recht darf sich nur auf den Schutz der Verkehrsleistungen beziehen, die Gegenstand des öffentlichen Dienstleistungsauftrages sind. Die zuständige Behörde bestimmt hierbei den räumlichen und zeitlichen Geltungsbereich sowie die Art der Personenverkehrsdienstleistungen, die unter Ausschluss anderer Betreiber zu erbringen sind. Dabei dürfen solche Verkehre, die das Fahrgastpotenzial der geschützten Verkehre nur unerheblich beeinträchtigen, nicht ausgeschlossen werden.“‘

   Begründung

   Nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 können die zuständigen Behörden dem ausgewählten Betreiber neben einer Ausgleichsleistung auch ein ausschließliches Recht gewähren. Mit der Regelung in § 8 Absatz 5 – neu – wird diese Befugnis in das Personenbeförderungsgesetz integriert und es wird eine bundeseinheitliche Ermächtigungsgrundlage geschaffen.

   Nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sind in dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag „die Art und der Umfang der gegebenenfalls gewährten Ausschließlichkeit“ anzugeben. § 8 Absatz 5 Satz 2 enthält hierfür ergänzende Regelungen, um einen zu extensiven Gebrauch dieser Befugnis zu Lasten von potenziellen Bewerbern zu verhindern. Entsteht in einem (späteren) Genehmigungsverfahren darüber Streit, ob dem neuen Antrag ein ausschließliches Recht entgegensteht, ist die Genehmigungsbehörde berechtigt, dessen Rechtmäßigkeit zu überprüfen.

3. **Zu Artikel 1 Nummer 3** (§ 8a PBefG)

   In Artikel 1 Nummer 3 ist § 8a wie folgt zu fassen:

   „§ 8a
   Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge

   (1) Die zuständigen Behörden im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (zuständige Behörde) können zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung allgemeine Vorschriften im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erlassen oder, wenn eine ausreichende Verkehrsbedienung nicht entsprechend § 8 Absatz 4 Satz 1 möglich ist, öffentliche Dienstleistungsaufträge nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erteilen. Wer zuständige Behörde für die Erteilung öffentlicher Dienstleistungsaufträge und den Erlass all-

gemeiner Vorschriften ist, richtet sich nach Landesrecht; sie soll grundsätzlich identisch mit dem Aufgabenträger nach § 8 Absatz 3 sein.

(2) Sind öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für den Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder mit Kraftfahrzeugen zugleich öffentliche Aufträge im Sinne des § 99 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen, gilt der Vierte Teil des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen. Die zuständige Behörde ist auch in diesem Fall zur Veröffentlichung nach Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 verpflichtet; die Veröffentlichung soll nicht früher als 27 Monate vor Betriebsbeginn erfolgen und hat den Hinweis auf die Antragsfrist in § 12 Absatz 6 zu enthalten.

(3) Die zuständige Behörde ist befugt, Verkehrsleistungen im Nahverkehr selbst zu erbringen, gemäß Artikel 5 Absatz 2 und 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 direkt zu vergeben oder in wettbewerblichen Vergabeverfahren nach Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 durchzuführen. Der Vierte Abschnitt des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen findet keine Anwendung soweit nicht Absatz 5 etwas anderes bestimmt.

(4) Bei der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Artikel 5 Absatz 3 und 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für den Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder mit Kraftfahrzeugen sind die Interessen des Mittelstandes angemessen zu berücksichtigen.

(5) Die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages gemäß Absatz 3 unterliegt der Nachprüfung nach dem Zweiten und Dritten Abschnitt des Vierten Teils des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen. Die Prüfungsmöglichkeiten der Aufsichtsbehörde der zuständigen Behörde bleiben unberührt.

(6) Die zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 kann in dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag ein ausschließliches Recht im Sinne von Artikel 2 Buchstabe f der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gewähren. Das ausschließliche Recht darf sich nur auf den Schutz der Verkehrsleistungen beziehen, die Gegenstand des öffentlichen Dienstleistungsauftrages sind. Die zuständige Behörde bestimmt hierbei den räumlichen und zeitlichen Geltungsbereich sowie die Art der Personenverkehrsdienstleistungen, die unter Ausschluss anderer Betreiber zu erbringen sind. Dabei dürfen solche Verkehre, die das Fahrgastpotential der geschützten Verkehre nur unerheblich beeinträchtigen, nicht ausgeschlossen werden.“

Begründung

Es erscheint sinnvoll, für die sich aus der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ergebenden Anforderungen bei der Vergabe von Aufträgen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) einen eigenen Paragraphen zu schaffen. Aus diesem sollten sich unter anderem die Kompetenzen der zuständigen Behörde, der Anwendungsbereich für öffentliche Dienstleistungsaufträge und die Bestimmung der zuständigen Behörde für den Abschluss von Dienstleistungsaufträgen ergeben. Zudem sollte eine ausdrückliche Regelung der Direktvergabe in das Gesetz aufgenommen werden. Angesichts der Rechtsprechung des Oberlandesgerichts Düsseldorf (Urteil vom 2. März 2011 – VII – VerG 48/10) ist eine eindeutige, bundesweite Regelung angezeigt.

Absatz 1 regelt mit Bezug auf die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, über welche Handlungsmöglichkeiten die zuständigen Behörden verfügen, wenn eine ausreichende Verkehrsbedienung, wie sie in der Regel über die Nahverkehrspläne von den Aufgabenträgern definiert wird, nicht ohne öffentliche Zuschüsse oder die Gewährung ausschließlicher Rechte gewährleistet ist. Aus Gründen der Rechtsklarheit wird dabei in § 8a Absatz 1 Satz 1 konkret und nicht nur durch Verweis auf die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 beschrieben, welche Handlungsmöglichkeiten der Aufgabenträger oder andere, nach Landesrecht zuständige Stellen haben, um den Daseinsvorsorgeauftrag der Länder im ÖPNV zu erfüllen: Den Erlass allgemeiner Vorschriften oder – sofern keine eigenwirtschaftliche Erbringung gemäß § 8 Absatz 4 angeboten wird – der Abschluss öffentlicher Dienstleistungsaufträge nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

Dabei stellt die Formulierung klar, dass der Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit nicht so verstanden werden darf, dass sich Genehmigungsanträge für eigenwirtschaftliche Verkehre, die in Konkurrenz zu öffentlichen Dienstleistungsaufträgen gestellt werden, nur auf besonders auskömmliche Teile des geplanten Auftrages beschränken dürfen. Vielmehr müssen sie die Gesamtheit der zur Vergabe anstehenden Leistungen nach Qualität und Quantität umfassen. Insofern bietet die Regelung einen umfassenden Schutz vor „Rosinenpicken“.

Die neue Regelung klärt zudem das Verhältnis von § 8 Absatz 4 und § 8a Absatz 1: Nach § 8a Absatz 1 Satz 1 des Regierungsentwurfs soll die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 maßgebend sein, soweit eigenwirtschaftlich keine ausreichende Bedienung möglich ist. Für die Finanzierung eigenwirtschaftlicher Verkehre können gemäß § 8 Absatz 4 Satz 2 jedoch auch Ausgleichsleistungen nach Maßgabe von Artikel 3 Absatz 2 und Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in Anspruch genommen werden. Um die beiden Vorschriften widerspruchsfrei zueinander zu gestalten, verdeutlicht § 8a Absatz 1 Satz 1 jetzt, dass es auf Basis der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 die Kompetenz zum Erlass allgemeiner Vorschriften gibt, deren Anwendung dann gemäß § 8 Absatz 4 nicht zum „Verlust“ der Eigenwirtschaftlichkeit führt. Davon getrennt wird die Kompetenz zur Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen benannt, die aber erst greift, wenn die Verkehrsleistung in ihrer Gesamtheit nicht gemäß § 8 Absatz 4 eigenwirtschaftlich angeboten wird.

Anders als der Regierungsentwurf wird im Weiteren darauf verzichtet, neue, über die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinausgehende Vergabeanforderungen für den ÖPNV-Bereich aufzustellen, damit der Gestaltungsspielraum der Aufgabenträger nicht unnötig eingeengt wird.

Nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 können die zuständigen Behörden dem ausgewählten Betreiber ne-

ben einer Ausgleichsleistung auch ein ausschließliches Recht gewähren. Mit den Regelungen in § 8a Absatz 6 und § 13 Absatz 2 Nummer 2 und 3 wird diese Befugnis in das Personenbeförderungsgesetz integriert. Dies ist ein wichtiges Instrument für den Aufgabenträger, um die von ihm beauftragten Verkehrsleistungen während der Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrages vor kommerzieller Konkurrenz rechtssicher und mit Planungssicherheit für den Unternehmer schützen zu können. Zwar bieten auch die Versagungsgründe des § 13 Absatz 2 Nummer 2 einen gewissen Schutz vor dem „Rosinenpicken“ in bestehenden Netzen. Wie weit dieser aber reicht, ergibt sich immer erst im jeweiligen Einzelfall, der von der Genehmigungsbehörde zu entscheiden ist. Bei ausschließlichen Rechten sind hingegen gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 bereits in dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag „die Art und der Umfang der gegebenenfalls gewährten Ausschließlichkeit“ anzugeben. Damit hat der auf Basis eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages beauftragte Verkehrsunternehmer von Anfang an Planungssicherheit, in welchem Umfang er vor kommerzieller Konkurrenz geschützt ist. Die Einführung ausschließlicher Rechte berücksichtigt auch, dass die Kommission in einer Antwort an die Republik Österreich jüngst dokumentiert hat, sie gehe davon aus, dass jegliche marktzugangsrelevanten Vorteile nur auf Basis der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gewährt werden können.

Um einen zu extensiven Gebrauch des Aufgabenträgers bei der Ausgestaltung der ausschließlichen Rechte zu Lasten von potentiellen Bewerbern zu verhindern, enthält § 8a Absatz 6 hierfür ergänzende Regelungen. Sie stellen sicher, dass Art und Umfang der Ausschließlichkeit auf das erforderliche Maß zu begrenzen sind. Entsteht in einem (späteren) Genehmigungsverfahren darüber Streit, ob dem neuen Antrag ein ausschließliches Recht entgegensteht, ist die Genehmigungsbehörde berechtigt, dessen Rechtmäßigkeit zu überprüfen.

4. **Zu Artikel 1 Nummer 3**
(§ 8b Absatz 2 Satz 3 Nummer 2 PBefG)

In Artikel 1 Nummer 3 ist in § 8b Absatz 2 Satz 3 Nummer 2 das Wort „Eignung“ durch das Wort „Leistungsfähigkeit“ zu ersetzen und der Klammerzusatz „(Eignungsnachweise)“ anzufügen.

Begründung

Der neue § 8b PBefG regelt nach seiner Überschrift das wettbewerbliche Verfahren. In Absatz 2 Satz 3 werden die Mindestinhalte der für die Teilnahme am Vergabeverfahren erforderlichen Informationen aufgezählt. In Nummer 2 werden Nachweise der Fachkunde, Zuverlässigkeit und Eignung genannt.

Damit verändert die Bestimmung den im Bereich der Auftragsvergabe üblichen Sprachgebrauch, wonach die Eignung sich aus der Fachkunde, Zuverlässigkeit (in der Richtlinie 2004/18/EG: persönliche Lage) und Leistungsfähigkeit zusammensetzt, also den zusammenfassenden Oberbegriff bildet. Bei der Wortwahl des Entwurfs müsste noch erläutert werden, was im Unterschied zu dem bekannten Inhalt dann die Bedeutung des Wortes Eignung im Sinne des § 8b PBefG sein soll. Auch im Anwendungsbereich des § 8b PBefG soll es bei einer Anlehnung an den aus den engeren Vergabebestimmungen bekannten Sprachgebrauch bleiben.

5. **Zu Artikel 1 Nummer 3** (§ 8b Absatz 3 Satz 1 PBefG)

In Artikel 1 Nummer 3 ist in § 8b Absatz 3 der Satz 1 zu streichen.

Begründung

Der neue § 8b PBefG regelt nach seiner Überschrift das wettbewerbliche Verfahren. In Absatz 2 Satz 3 werden die Mindestinhalte der für die Teilnahme am Vergabeverfahren erforderlichen Informationen aufgezählt. In Nummer 2 werden Nachweise der Fachkunde, Zuverlässigkeit und Eignung genannt. In dem zu streichenden Satz 1 des Absatzes 3 werden die entsprechenden Nachweise auf einen Zusammenhang mit der zu erbringenden Dienstleistung beschränkt. Eine solche Beschränkung ist insbesondere bei dem Eignungskriterium Zuverlässigkeit nicht sachgerecht. Damit könnten selbst die Zuverlässigkeitskriterien der vergaberechtlichen Richtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG nicht verlangt werden. Denn einzelne der dort genannten Strafvorschriften haben mit nachgefragten Dienstleistungen nicht zwangsläufig etwas zu tun. Darüber hinaus kommen durch einige landesrechtliche Anforderungen Eignungskriterien hinzu, die nicht zwangsläufig an die Art der Dienstleistung, sondern ggf. an damit unterschiedlich eng verbundene soziale, innovative oder Umweltkriterien anknüpfen.

Daher kommt eine – sachlich nicht gebotene – allgemeine Beschränkung der Nachweise nicht in Betracht. Es kann den zuständigen Stellen überlassen werden, das Mindestmaß des Erforderlichen selbst zu bestimmen.

6. **Zu Artikel 1 Nummer 3**
(§ 8b Absatz 4, Absatz 6 Satz 2, Absatz 7 Satz 2 PBefG)

In Artikel 1 Nummer 3 ist § 8b wie folgt zu ändern:

a) Absatz 4 ist zu streichen.

b) In Absatz 6 ist Satz 2 zu streichen.

c) In Absatz 7 ist Satz 2 zu streichen.

Begründung

Mit der geplanten Einführung des § 8b PBefG werden einige deutsche Vergaberegelungen des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen, die bis heute auch nach EU-Recht auf Dienstleistungskonzessionen keine Anwendung finden, für den ÖPNV-Bereich auf Dienstleistungskonzessionen angewandt. Dies geht über die Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinaus und erschwert die Auftragsvergaben im Bereich des ÖPNV. Es ist zwar sinnvoll, die neuen Vergaberegelungen der EU-Verordnung in das PBefG aufzunehmen, um damit für den Anwender für Rechtsklarheit zu sorgen. Hierbei sollte es jedoch bei einer 1:1-Umsetzung der EU-Vorgaben bleiben, um einen gewissen Gestaltungsspielraum für den Aufgabenträger zu erhalten.

7. **Zu Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb** (§ 12 Absatz 1 PBefG)

   In Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe a ist Doppelbuchstabe bb zu streichen.

   Begründung

   Auf die Angaben zur Linienlänge, Art und Zahl der eingesetzten Fahrzeuge sowie zu den Beförderungsentgelten kann nicht verzichtet werden. Die Linienlänge ist ausschlaggebend für die Gebührenberechnung (siehe Nummern I.1 Buchstabe a und I.2 des Richtsatzkatalogs zum Gebührenverzeichnis nach § 1 PBefGKostV) und zur Prüfung, ob zwischen den Haltestellen Abstände von weniger als 50 Kilometer liegen (siehe § 42a Satz 2 PBefG-E). Die Angabe zur Zahl der eingesetzten Fahrzeuge ist unabdingbar zur Prüfung der finanziellen Leistungsfähigkeit (siehe § 2 Absatz 1 Satz 3 PBZugV). Angaben zur Art der Fahrzeuge werden benötigt, um Fragen der Sicherheit, der Qualität und des Umfangs der Verkehrsleistung beurteilen zu können.

8. **Zu Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe a** (§ 13 Absatz 2 PBefG)

   Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe a ist wie folgt zu fassen:

   ‚a) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

   „(2) Beim Straßenbahn-, Obusverkehr und Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist die Genehmigung zu versagen, wenn

   1. der Verkehr auf Straßen durchgeführt werden soll, die sich aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes hierfür nicht eignen,
   2. der beantragte Verkehr ein ausschließliches Recht im Sinne von Artikel 2 Buchstabe f der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 verletzt, das von der zuständigen Behörde nach § 8a Absatz 1 in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 unter Beachtung der in § 8a Absatz 6 genannten Voraussetzungen gewährt wurde,
   3. im Eisenbahnverkehr,
      a) der beantragte Verkehr ein ausschließliches Recht im Sinne von Artikel 2 Buchstabe f der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 verletzt, das von der gemäß § 4 des Regionalisierungsgesetzes zuständigen Behörde in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 im Schienenpersonennahverkehr nach § 2 Absatz 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes unter Beachtung der in § 8a Absatz 6 genannten Voraussetzungen gewährt wurde oder
      b) der beantragte Verkehr auf den betreffenden Teilstrecken Personenverkehrsdienste mit Eisenbahnen beeinträchtigt, für die im Rahmen eines Dienstleistungsauftrages Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Sinne von Artikel 2 Buchstabe g der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gewährt werden,
   4. durch den beantragten Verkehr die öffentlichen Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr beeinträchtigt werden, insbesondere
      a) der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden kann,
      b) der beantragte Verkehr ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung Verkehrsaufgaben wahrnehmen soll, die vorhandene Unternehmen bereits wahrnehmen,
      c) die für die Bedienung dieses Verkehrs vorhandenen Unternehmer die notwendige Ausgestaltung des Verkehrs innerhalb einer von der Genehmigungsbehörde festzusetzenden Frist unter den Voraussetzungen des § 8 Absatz 3 selbst durchzuführen bereit sind oder
      d) weil er einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Absatz 3 festgelegten Linienbündel oder vorhandenen Verkehrsnetz herauslösen würde.“‘

Begründung

Der neu vorgeschlagene Versagungsgrund in § 13 Absatz 2 Nummer 2 schützt ausschließliche Rechte, die von dem Aufgabenträger (oder einer anderen zuständigen Stelle) in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag für den straßengebundenen Nahverkehr eingeräumt worden sind.

Der Versagungsgrund in § 13 Absatz 2 Nummer 3 Buchstabe a schützt ausschließliche Rechte, die von zuständigen Behörden im Verkehr nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz eingeräumt worden sind. Die entsprechende Kompetenz der Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr soll künftig in § 4 Regionalisierungsgesetz (RegG) geregelt werden, um auf der Basis ausschließlicher Rechte im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 eine rechtssichere Ermächtigungsgrundlage für einen vollständigen Schutz öffentlich finanzierter Eisenbahnverkehre zu schaffen. Um diese Rechte wirksam werden zu lassen, bedarf es im Gegenzug einer Verpflichtung der PBefG-Genehmigungsbehörde, die entsprechenden Verkehre zu versagen, wenn dem ein ausschließliches Recht entgegensteht.

Machen die Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr nicht von der Kompetenz zur Gewährung ausschließlicher Rechte gemäß § 4 RegG Gebrauch oder sind derartige Rechte in bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Schienenpersonennahverkehr noch nicht verankert, kann der Versagungsgrund des § 13 Absatz 2 Nummer 3 Buchstabe b eingreifen. Er gewährt einen relativen, hinsichtlich seines Umfangs von der Genehmigungsbehörde inhaltlich zu prüfenden Schutz öffentlich finanzierter Eisenbahnverkehre, wenn diese von konkurrierenden straßengebundenen Verkehren beeinträchtigt werden.

Durch die spezifischen Versagungsgründe zu Gunsten des Eisenbahnnahverkehrs in § 13 Absatz 2 Nummer 3 wird die Bezugnahme auf die Eisenbahnverkehre in den Versagungsgründen des § 13 Absatz 2 Nummer 4 Buchstabe b und c insoweit entbehrlich. Soweit dieser Schutz bisher auch dem Eisenbahnfernverkehr galt, entfällt die-

ser. Dadurch werden die Voraussetzungen geschaffen, künftig unter erleichterten Bedingungen Busfernlinienverkehre genehmigen zu können. Die Wahrung der öffentlichen Verkehrsinteressen durch die Genehmigungsbehörde beschränkt sich somit in Zukunft auf den Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs, was durch die entsprechende Einfügung im Einleitungssatz der Nummer 4 verdeutlicht wird.

§ 13 Absatz 2 Nummer 4 Buchstabe d greift ein, wenn für einen bereits laufenden Verkehr ein eigenwirtschaftlicher Konkurrenzantrag gestellt wird. Die Regelung soll das „Rosinenpicken“ aus bestehenden Netzen verhindern. Dieser Versagungsgrund ist dann relevant, wenn Aufgabenträger auf die Gewährung ausschließlicher Rechte verzichten.

9. **Zu Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe b**
(§ 13 Absatz 2a PBefG)

Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe b ist wie folgt zu fassen:

‚b) Absatz 2a wird wie folgt gefasst:

„(2a) Im öffentlichen Personennahverkehr kann die Genehmigung versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit einem Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Absatz 3 nicht in Einklang steht. Die Genehmigung ist zu versagen, wenn ein in der Frist nach § 12 Absatz 6 gestellter Antrag die in der Vorabbekanntmachung nach § 8a Absatz 2 beschriebenen Anforderungen nicht erfüllt oder sich nur auf Teilleistungen bezieht. In der Vorabbekanntmachung sind die mit dem beabsichtigten Dienstleistungsauftrag verbundenen Anforderungen für Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards anzugeben. Es kann angegeben werden, inwieweit eine Vergabe als Gesamtleistung beabsichtigt ist (Netz, Teilnetz, Linienbündel). Die Angaben können auch durch Verweis auf bestimmte Inhalte des Nahverkehrsplans im Sinne des § 8 Absatz 3 oder durch Verweis auf andere öffentlich zugängliche Dokumente geleistet werden.“‘

Begründung

Die Neuregelungen in § 13 Absatz 2a betreffen den Fall, in dem eine Antragskonkurrenz unternehmensinitiierter zu aufgabenträgerinitiierten Verkehren vorliegt. Die Novellierung hat zum Ziel, die Gründe, die zu einer Versagung der Verkehre führen können, so auszutarieren, dass die vom Aufgabenträger im Interesse der ausreichenden Verkehrsbedienung geplanten gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Genehmigungsverfahren abgesichert werden können, wenn kein gleichwertiger eigenwirtschaftlicher Verkehr angeboten wird. Richtschnur ist dabei die in § 8 Absatz 3 und § 8a Absatz 1 neu beschriebene Aufgaben- und Kompetenzverteilung zwischen Aufgabenträger und Genehmigungsbehörde. Aufgabenträgern wird es künftig möglich sein, im Interesse der ausreichenden Verkehrsbedienung geplante, gemeinwirtschaftliche Leistungen als Ganzes zu vergeben und „Rosinenpickerei“ zu verhindern.

Will der Aufgabenträger sicherstellen, dass seine Vorgaben zur ausreichenden Verkehrsbedienung umgesetzt werden und ist er zu einer entsprechenden Finanzierung von Ausgleichsleistungen in der Lage, muss er den Weg der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages beschreiten. § 13 Absatz 2a Satz 2 nimmt den Aufgabenträger dabei in die Pflicht, bereits in der Vorabbekanntmachung der Vergabe (z. B. durch Verweis auf seinen Nahverkehrsplan) zu konkretisieren, welchen Leistungsumfang und welche Leistungsqualität er bestellen wird. Diese konkreten und öffentlich bekannten Standards sind dann auch die Messlatte für die Genehmigungsbehörde zur Beurteilung konkurrierender Anträge auf eine eigenwirtschaftliche Verkehrsbedienung, die innerhalb des Zeitfensters, das § 12 Absatz 6 öffnet, eingehen. Der Vorrang des eigenwirtschaftlichen Verkehrs greift somit, wenn bei der Genehmigungsbehörde genehmigungsfähige Anträge eingehen, die das vom Aufgabenträger bekanntgemachte Niveau der ausreichenden Verkehrsbedienung erreichen, ohne auf Ausgleichszahlungen des Aufgabenträgers angewiesen zu sein. Andernfalls kommt der Aufgabenträger mit seiner Bestellung zum Zuge.

– In § 13 Absatz 2a Satz 2 wird normiert, dass ein nach § 12 Absatz 6 fristgerecht gestellter eigenwirtschaftlicher Genehmigungsantrag dann zu versagen ist, wenn dieser die in der Vorabbekanntmachung gemäß § 8a Absatz 2 beschriebenen Anforderungen nicht erfüllt oder sich nur auf Teilleistungen der zur Vergabe anstehenden Gesamtleistung bezieht. Ergänzend wird in § 13 Absatz 2a Satz 3 und 4 formuliert, dass der Aufgabenträger in der Vorabbekanntmachung die aus der ausreichenden Verkehrsbedienung abgeleiteten Anforderungen der zur Vergabe anstehenden Leistungen zu konkretisieren hat (differenziert nach Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards) und angeben kann, inwieweit aus Gründen der Wirtschaftlichkeit eine Vergabe als Gesamtleistung zu erfolgen hat (Netz, Teilnetz, Linienbündel). Dabei ist hierfür kein besonderer Aufwand erforderlich, denn der Aufgabenträger kann dabei auch in bereits vorhandene Dokumente verweisen: Entweder in den Nahverkehrsplan, wenn dieser aktuell und hinreichend konkret gefasst ist, oder in den jährlichen Bericht gemäß Artikel 7 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über die zum Zeitpunkt der Bekanntmachung bestellten gemeinwirtschaftlichen Verkehre. In diesem Bericht muss der Aufgabenträger ohnehin die in seinen Zuständigkeitsbereich fallenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen darstellen.

– Sollte der Aufgabenträger die mit der Vorabbekanntmachung gesetzten Anforderungen seinerseits im Rahmen der Vergabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrages nicht umsetzen, so hat dies zur Folge, dass der Aufgabenträger damit sein Einvernehmen im Sinne von § 12 Absatz 6 Satz 2 zur Zulassung verspäteter (eigenwirtschaftlicher) Anträge erklärt.

– Für die Fälle, in denen der Aufgabenträger erst im Rahmen seiner Beteiligung an Genehmigungsverfahren für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr feststellt, dass dieser nicht das von ihm in der Regel im Nahverkehrsplan definierte Niveau der ausreichenden Verkehrsbedienung erreicht, soll künftig ein neu eingeführter § 16 Absatz 2a entsprechende Handlungsmöglichkeiten für Aufgabenträger und Genehmigungsbehörden eröffnen.

Durch diesen neuen Regelungsansatz, der die Prüfung gemein- und eigenwirtschaftlicher Anträge in der Konkurrenzsituation sowohl im Verfahrensablauf (§ 12 Absatz 6) als auch hinsichtlich des inhaltlichen Prüfungsmaßstabes miteinander verknüpft, ist sichergestellt, dass der Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit nicht wie bisher ggf. zu Lasten der Fahrgäste zum Tragen kommen kann, indem „im öffentlichen Verkehrsinteresse“ eigenwirtschaftliche Anträge selbst dann genehmigt werden können, wenn sie unter dem Niveau bleiben, das ein Aufgabenträger bestellen und finanzieren wollte. Im Gegenzug besteht für die Verkehrsunternehmen durch die Anforderungen an die Bekanntmachung Transparenz hinsichtlich des Beurteilungsmaßstabs im Genehmigungsverfahren und durch § 12 Absatz 6 Satz 3 die Sicherheit, dass die Privilegierung eines vom Aufgabenträger bestellten Verkehrs erlischt, wenn dieser das zuvor von ihm selbst bekannt gemachte Niveau unterschreitet.

10. **Zu Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe c**
(§ 13 Absatz 2b und 2c – neu – PBefG)

Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe c ist wie folgt zu fassen:

‚c) Nach Absatz 2a werden folgende Absätze 2b und 2c eingefügt:

„(2b) Werden im öffentlichen Personennahverkehr mehrere Anträge gestellt, die sich ganz oder zum Teil auf die gleiche oder im Wesentlichen gleiche Verkehrsleistung beziehen, so ist die Auswahl des Unternehmers danach vorzunehmen, wer die beste Verkehrsbedienung anbietet. Im öffentlichen Personennahverkehr sind hierbei insbesondere die Festlegungen eines Nahverkehrsplans im Sinne des § 8 Absatz 3 zu berücksichtigen.

(2c) Auf Antrag des Aufgabenträgers ist die Genehmigungsbehörde verpflichtet, die Erfüllung der in § 13 Absatz 1 sowie Absatz 2 Nummer 1 genannten Voraussetzungen bereits im Verfahren der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages zu prüfen. Das Landesrecht kann vorsehen, dass die Liniengenehmigung bei Vorliegen der Voraussetzungen mit dem Abschluss des öffentlichen Dienstleistungsauftrages für dessen Laufzeit als erteilt gilt.“‘

Begründung

Im Zuge des zunehmenden Wettbewerbs werden häufig mehrere konkurrierende Anträge auf Erteilung einer Genehmigung für eine bestimmte Linie oder ein Linienbündel gestellt. In § 13 Absatz 2b wird entsprechend der bestehenden Verwaltungspraxis ausdrücklich festgelegt, dass in diesem Fall der Bewerber mit der besten Verkehrsbedienung zu bevorzugen ist. Der Genehmigungswettbewerb wird zudem auf den öffentlichen Personennahverkehr begrenzt.

Durch die Neuregelung in § 13 Absatz 2c wird der Verwaltungsaufwand bei der Genehmigung von Verkehren, die auf Basis eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages erbracht werden, reduziert: Zur Vermeidung von unnötigem Verwaltungsaufwand und einer inhaltlich überflüssigen Doppelprüfung der subjektiven, baulichen und verkehrssicherheitsrechtlichen Genehmigungsvoraussetzungen (§ 13 Absatz 1 und Absatz 2 Nummer 1 PBefG) wird die Genehmigungsbehörde in das Vergabeverfahren durch den Aufgabenträger eingebunden. Zudem wird den Ländern, die eine noch weitergehende Verfahrenstraffung wünschen, die Möglichkeit gegeben, im Landesrecht vorzusehen, dass im Fall eines positiven Prüfungsergebnisses der Genehmigungsbehörde die Liniengenehmigung als erteilt gilt.

11. **Zu Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe d**
(§ 14 Absatz 5 PBefG)

In Artikel 1 Nummer 7 ist Buchstabe d wie folgt zu fassen:

‚d) Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

„(5) Bei Anträgen auf Erteilung einer Genehmigung für grenzüberschreitende Gelegenheitsverkehre oder für Transitverkehre sind Absatz 1 bis 4, bei Anträgen auf Erteilung einer Genehmigung für einen Personenfernverkehr (§ 42a Satz 1) ist Absatz 1 Nummer 1 nicht anzuwenden.“‘

Begründung

Nach der Liberalisierung des Fernlinienverkehrs mit Kraftomnibussen und des Wegfalls des Konkurrenzschutzes besteht keine Notwendigkeit mehr, Unternehmer im Genehmigungsverfahren anzuhören.

12. **Zu Artikel 1 Nummer 8 Buchstabe a – neu –**
(§ 15 Absatz 1 Satz 6 PBefG) und
Buchstabe b – neu –
(§ 15 Absatz 3 Satz 1a – neu – PBefG)

Artikel 1 Nummer 8 ist wie folgt zu fassen:

‚8. § 15 wird wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

„Die Frist … < weiter wie Vorlage > …“

b) Dem Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:

„Wurden dem Genehmigungsantrag weitere Bestandteile im Sinne von § 12 Absatz 1a hinzugefügt, so ist deren Einhaltung durch eine Auflage zur Genehmigung abzusichern, in deren Kontrolle der Aufgabenträger auf dessen Wunsch eingebunden werden soll.“‘

Begründung

§ 15 Absatz 3 Satz 2 stellt sicher, dass die vom Unternehmer freiwillig angebotenen Standards gemäß § 12 Absatz 1a, die ihm nutzen, um sich in der Konkurrenz mit anderen Unternehmern im Genehmigungswettbewerb zu profilieren, auch tatsächlich verbindlich werden. Die Genehmigungsbehörde muss daher zum Schutz der Wettbewerber vor Angeboten, die nicht auf dauerhafte Qualitätssicherung ausgerichtet sind, in § 15 Absatz 3 PBefG darauf verpflichtet werden, dass die Inhalte der „weiteren Bestandteile“ durch Auflage auch zum Gegenstand der Genehmigung gemacht werden. Diese Vorgabe hat zudem zur Folge, dass eine spätere

Einstellung der so auferlegten Standards durch den Verkehrsunternehmer als Ordnungswidrigkeit bewertet und sanktioniert werden kann.

Die Genehmigungsbehörden sind häufig von ihren Ressourcen her nicht darauf vorbereitet, die Einhaltung z. B. komplexer Qualitätsstandards zu überprüfen, wenn diese von Unternehmern für eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen zugesichert werden. Von daher ist es sinnvoll, den Aufgabenträger in diese Überprüfung einzubinden, wenn bei diesem derartige Ressourcen verfügbar sind. Eine solche Einbindung kann auch insoweit zur Erfüllung der Gewährleistungsaufgabe des Aufgabenträgers sinnvoll sein, wenn dieser wegen bestimmter Zusicherungen auf die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages verzichtet hat und von daher ein besonderes Eigeninteresse daran hat, zu kontrollieren, ob die zur ausreichenden Verkehrsbedienung erforderlichen und seitens des Unternehmers zugesicherten Angebotsstandards auch tatsächlich realisiert werden.

13. **Zu Artikel 1 Nummer 12 Buchstabe a**
(§ 21 Absatz 1 Satz 2 – neu – und Satz 3 PBefG)

In Artikel 1 Nummer 12 ist Buchstabe a wie folgt zu fassen:

‚a) Dem Absatz 1 werden folgende Sätze angefügt:

„Der Betrieb ist barrierefrei zu organisieren, soweit nicht nach Maßgabe der Genehmigung im begründeten Einzelfall Einschränkungen der Barrierefreiheit gestattet sind. Gegenstand der Betriebspflicht sind alle Bestandteile der Genehmigung und die nach § 12 Absatz 1a zugesicherten Bestandteile des Genehmigungsantrages.“‘

B e g r ü n d u n g

Hinsichtlich der Barrierefreiheit gilt auch für den Verpflichtungsgehalt der Genehmigung das Regel-Ausnahmeprinzip. Es müssen daher keine speziellen Standards zur Barrierefreiheit des Verkehrs durch „verbindliche Zusicherung“ nach § 12 Absatz 1a zum Gegenstand der Betriebspflicht gemacht werden. Es gilt vielmehr umgekehrt, dass alle Maßnahmen zur Barrierefreiheit ergriffen werden müssen, soweit nicht in der Genehmigung eine entsprechende Ausnahme beantragt wurde. Die Grundlage für derartige Ausnahmen kann bereits im Nahverkehrsplan geschaffen werden.

14. **Zu Artikel 1 Nummer 13** (§ 25 Absatz 1 Satz 1 PBefG)

In Artikel 1 Nummer 13 ist § 25 Absatz 1 Satz 1 wie folgt zu fassen:

„Die Genehmigungsbehörde hat die Genehmigung zu widerrufen, wenn nicht mehr alle Voraussetzungen des § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 bis 3 vorliegen, wenn bei Verkehren nach § 8 Absatz 4 Satz 1 die Betriebspflichten nachhaltig nicht erfüllt werden oder wenn bei Verkehren nach § 8a Absatz 1 Satz 1 2. Alternative kein wirksamer öffentlicher Dienstleistungsauftrag im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 mehr besteht.“

B e g r ü n d u n g

Wenn ein Unternehmer seine Betriebspflichten nachhaltig, d. h. substanziell und für einen längeren Zeitraum, nicht erfüllt, dann muss neben anderen Maßnahmen als Ultima Ratio auch der Widerruf der Genehmigung möglich sein. Dieses ist bisher allenfalls dann der Fall, wenn aus der Nichterfüllung der Betriebspflichten auf die generelle Unzuverlässigkeit des Unternehmers geschlossen werden kann. Eine solche sicherheitsrechtlich motivierte Betrachtung wird aber den Anforderungen an einen hochwertigen ÖPNV nicht gerecht. Zudem behindert sie den fairen Wettbewerb im Verhältnis zu den Konkurrenten, die auf Grund der Zusicherung hoher Qualitätsstandards durch den Genehmigungsinhaber nicht zum Zuge gekommen sind. Es muss daher gesichert sein, dass bei dauerhafter Nichterfüllung der freiwillig eingegangenen Pflichten auch eine Genehmigung widerrufen werden und damit ein anderer Betreiber den Verkehr übernehmen kann.

15. **Zu Artikel 1 Nummer 13a – neu –**
(§ 30a – neu – PBefG)

In Artikel 1 ist nach Nummer 13 folgende Nummer einzufügen:

‚13a. Nach § 30 wird folgender § 30a eingefügt:

„§ 30a
Entschädigungsverfahren

Soweit der Unternehmer auf Grund eines Planfeststellungsbeschlusses oder einer Plangenehmigung verpflichtet ist, eine Entschädigung in Geld zu leisten, und über die Höhe der Entschädigung keine Einigung zwischen dem Betroffenen und dem Unternehmer zustande kommt, entscheidet auf Antrag eines der Beteiligten die nach Landesrecht zuständige Behörde; für das Verfahren und den Rechtsweg gelten die Enteignungsgesetze der Länder entsprechend.“‘

B e g r ü n d u n g

Die Regelungen über das Entschädigungsverfahren nach § 19a Bundesfernstraßengesetz und nach § 22a Allgemeines Eisenbahngesetz werden in das PBefG überführt. Dies führt zu einer Beschleunigung des Planfeststellungsverfahrens in Streitfällen über die Entschädigungshöhe. Über die Höhe wird in einem gesonderten Verfahren entschieden.

16. **Zu Artikel 1 Nummer 14 Buchstabe c**
(§ 39 Absatz 6 Satz 3 und Satz 5 – neu – PBefG) und
Buchstabe d – neu –
(§ 39 Absatz 8 – neu – PBefG)

Artikel 1 Nummer 14 ist wie folgt zu ändern:

a) Buchstabe c ist wie folgt zu fassen:

‚c) Absatz 6 wird wie folgt geändert:

aa) Nach Satz 2 wird folgender Satz eingefügt:

„Absatz 1 Satz 3 … <weiter wie Vorlage> …“

bb) Dem letzten Satz wird folgender Satz angefügt:

„Die Geltung der Artikel 19 bis 23 der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 wird auf alle Linienverkehre im Personenfernverkehr ausgeweitet; die Betreiber solcher Linienverkehre sind verpflichtet, sich an der Schlichtungsstelle für den Öffentlichen Verkehr (söp) zu beteiligen.“ ‘

b) Nach Buchstabe c ist folgender Buchstabe anzufügen:

‚d) Folgender Absatz 8 wird angefügt:

„(8) Der Unternehmer ist berechtigt, zu üblichen Konditionen Anschlussfahrausweise anderer Unternehmen zu deren Regeltarif zu vertreiben. Er ist seinerseits verpflichtet, anderen Unternehmen zu üblichen Bedingungen den Vertrieb von Anschlussfahrausweisen zu seinem Regeltarif zu gestatten. Im Personenfernverkehr haben die Unternehmer sicherzustellen, dass bei Nutzung der Angebote mehrerer Unternehmen durchgehende Fahrausweise vertrieben werden und Dritte zu üblichen Konditionen einen unternehmensübergreifenden Vertrieb im Internet organisieren können.“ ‘

Begründung

Zu Buchstabe a

Im öffentlichen Interesse ist die einfache Nutzbarkeit des Gesamtangebots des Fernbusverkehrs für alle Fahrgäste abzusichern. Dies betrifft auch Vorgaben zu Fahrgastrechten für alle Linien des Personenfernverkehrs. Durch die Erweiterung des § 39 Absatz 6 werden die Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 auf alle Linienverkehre im Personenfernverkehr erweitert. Damit wird ebenfalls sichergestellt, dass die Marktöffnung des Fernverkehrs im Einklang mit den öffentlichen Interessen erfolgt.

Zu Buchstabe b

Für den öffentlichen Personenverkehr gilt generell, dass über Anschlussverbindung nicht nur zu informieren ist, sondern dass auch die Fahrausweise für die gesamte Reisekette, d. h. inklusive Anschlussverkehre in einem Vorgang seitens des Fahrgastes erworben werden können. Um dieses zu realisieren, sollen seitens der Unternehmen wechselseitige Geschäftsbesorgungsverträge zu marktüblichen Konditionen geschlossen werden. Soweit Verkehrsunternehmen den Abschluss eines solchen Vertrags unbillig verweigern, greift die in § 39 Absatz 8 eingeführte gesetzliche Verpflichtung. Um einem Wildwuchs bei der Marktöffnung im Fernverkehr vorzubeugen, sollen die Betreiber diesbezüglich nicht nur berechtigt, sondern verpflichtet sein, auch für Anschlussverkehre der Konkurrenz die Fahrkarten zu vertreiben. Unabhängig von den unternehmenseigenen Zugangsportalen soll auch betreiberübergreifender Fahrausweiserwerb im Internet durch Drittanbieter organisiert werden können.

17. **Zu Artikel 1 Nummer 15 Buchstabe a0 – neu –**
(§ 40 Absatz 2 Satz 6 bis 8 – neu – PBefG) und
Buchstabe d – neu –
(§ 40 Absatz 4 Satz 4 bis 6 – neu – PBefG)

Artikel 1 Nummer 15 ist wie folgt zu ändern:

a) Dem Buchstaben a ist folgender Buchstabe voranzustellen:

‚a0) Dem Absatz 2 werden folgende Sätze angefügt:

„Soweit die Fahrpläne Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages sind, hat die zuständige Behörde diese der Genehmigungsbehörde anzuzeigen; in diesem Fall gilt die Zustimmung als erteilt. Abweichend von Satz 1 genügt bei Fahrplanänderungen im Personenfernverkehr eine Anzeige bei der Genehmigungsbehörde, soweit sie nicht der Genehmigungspflicht nach § 2 Absatz 2 Nummer 1 unterliegen. Sofern die Genehmigungsbehörde den angezeigten Fahrplanänderungen innerhalb von zwei Wochen widerspricht, dürfen diese nicht in Kraft treten.“ ‘

b) Nach Buchstabe c ist folgender Buchstabe anzufügen:

‚d) Dem Absatz 4 werden folgende Sätze angefügt:

„Der Unternehmer ist verpflichtet, der Genehmigungsbehörde oder einer von ihr benannten Stelle auf Anforderung die Fahrplandaten in geeignetem elektronischen Format zur Kontrolle der Einhaltung der Fahrplanpflichten sowie zur Nutzung in unternehmensübergreifenden Auskunftssystemen zeitgerecht und unentgeltlich bereitzustellen. Informiert der Unternehmer über seine Angebote in einem elektronischen Auskunftssystem, so hat er auch über alternative oder ergänzende Bedienungsangebote anderer Unternehmen Auskunft zu erteilen. Die Auskunftserteilung muss unternehmensneutral erfolgen, auf objektiven Merkmalen wie Schnelligkeit, Preis und Umsteigehäufigkeit basieren und über Fahrplan und Regeltarif informieren.“ ‘

Begründung

Zu Buchstabe a

§ 40 Absatz 2 Satz 6 vereinfacht das Genehmigungsverfahren bei Verkehren, die vom Aufgabenträger bestellt werden. Enthält ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag Vorgaben zu Fahrplänen, so hat der Aufgabenträger zu kontrollieren, dass die entsprechenden vertraglichen Vorgaben eingehalten werden und dass insbesondere der Fahrplan im öffentlichen Interesse weiterentwickelt wird. Der Fahrplanzustimmung durch die Genehmigungsbehörde käme somit im Fall dieser Verkehre kein eigener Regelungsgehalt mehr zu. Um unnötigen Verwaltungsaufwand zu vermeiden, wird

daher eine gesetzliche Zustimmungsfiktion eingeführt. Diese Neuregelung ändert jedoch nichts daran, dass gravierende Änderungen gemäß § 2 Absatz 2 Nummer 1 weiterhin der Genehmigungspflicht unterliegen und von der Zustimmungsfiktion nicht erfasst werden. Genehmigungspflichtig bleiben insoweit z. B. nach § 2 Absatz 2 Nummer 1 die Verlegung von Haltestellen sowie Veränderungen des Linienweges.

Zu Buchstabe b

Die unternehmensneutrale Auskunftserteilung ist im Nahverkehr durch die Tätigkeit der Verbünde bereits heute häufig Realität. Durch § 40 Absatz 4 Satz 4 bis 6 soll abgesichert werden, dass sich eigenwirtschaftliche Verkehre auch in Zukunft nicht der gemeinsamen Auskunftserteilung entziehen können. Auch in einem weitgehend offenen Fernverkehrsmarkt ist ein Mindestmaß an Fahrplanstabilität zu gewährleisten. Zudem sollten die Verkehrsverbindungen in das mit öffentlichen Mitteln geförderte Auskunftssystem DELFI oder in Verbundauskunftssysteme eingestellt werden können. Ferner stehen die Fahrplandaten dann auch zur freien Nutzung für Auskunftsplattformen zur Verfügung.

Die Verpflichtung von Unternehmern zur Auskunftserteilung, wie sie bereits heute im Schienenverkehr unter anderem gegenüber der DB AG durchgesetzt ist, gilt nur für Unternehmen, die selbst ein elektronisches Auskunftssystem vorhalten, d. h. nicht nur den Fahrplan im Internet abbilden, sondern eine interaktive Auskunftsplattform anbieten. Insofern sind Kleinunternehmen, die keine interaktiven Dienste anbieten, von der Regelung nicht betroffen.

18. **Zu Artikel 1 Nummer 21**
(§ 62 Satz 1a – neu – bis Satz 1d – neu – PBefG)

In Artikel 1 Nummer 21 sind dem § 62 folgende Sätze anzufügen:

„Genehmigungen, die vor dem … [einsetzen: Datum des Inkrafttretens des Änderungsgesetzes] erteilt wurden, bleiben bis zum Ablauf der in der Genehmigungsurkunde enthaltenen Geltungsdauer wirksam. Die Geltung und Wirksamkeit von sonstigen Rechtsverhältnissen, insbesondere öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, die vor dem … [einsetzen: Datum des Inkrafttretens des Änderungsgesetzes] zustande gekommen sind, wird durch die Änderung des Gesetzes nicht berührt. Auf den Personenfernverkehr findet § 21 Absatz 1 Satz 2 ab dem 1. Januar 2017 Anwendung, auf den öffentlichen Personennahverkehr ab dem 1. Januar 2022. In Umsetzung der Zielsetzung aus § 8 Absatz 3 Satz 4 kann das Landesrecht für den öffentlichen Personennahverkehr, soweit dieses nachweislich aus technischen oder ökonomischen Gründen unumgänglich ist, den Zeitpunkt der Anwendbarkeit von § 21 Absatz 1 Satz 2 abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen.“

Begründung

Zu Satz 1a – neu – und Satz 1b – neu –

Die Ergänzung dient der Klarstellung, dass mit der Änderung des Personenbeförderungsgesetzes kein Eingriff in die Gültigkeit bestehender Linienverkehrsgenehmigungen oder anderer Rechtsverhältnisse beabsichtigt ist, d. h., dass bestehende Liniengenehmigungen, Betrauungsakte, Ausgleichs- und Finanzierungsregeln oder Verkehrsverträge fortgelten.

Zu Satz 1c – neu – und Satz 1d – neu –

Die Unternehmen, aber auch die Aufgabenträger, benötigen ausreichend zeitlichen Vorlauf, um sich in ihrer Investitionsplanung verbindlich auf die zukünftigen Anforderungen zur Barrierefreiheit einstellen zu können.

Grundsätzlich scheint daher ein Zeitraum von zehn Jahren ausreichend, damit z. B. bei dem Ersatz der Fahrzeugflotte auf barrierefreie Investitionsalternativen umgestellt werden kann. Im Bereich des Fernbusses ist mit neuen Angeboten zu rechnen, die innerhalb von fünf Jahren im Regelfall auch mit barrierefreien Fahrzeugen durchgeführt werden können.

§ 21 Absatz 1 Satz 2 erlaubt die Verlängerung der Umsetzungsfrist im Hinblick auf das für die Herstellung der Barrierefreiheit erforderliche Investitionsvolumen und die Investitionszyklen bei der Haltestelleninfrastruktur sowie bei Schienenfahrzeugen. Ausnahmetatbestände darüber hinaus könnten dann angezeigt sein, wenn z. B. die Barrierefreiheit des Haltestellenumfelds nicht gewährleistet ist und die Pflicht daher ins Leere laufen würde – häufig relevant im überörtlichen Verkehr bei Haltestellen an Landstraßen – oder die Anpassung von Infrastruktur oder Fahrzeugen im Einzelfall aus technischen Gründen nicht möglich ist.

19. **Zu Artikel 1 Nummer 22** (§ 63 PBefG)

Artikel 1 Nummer 22 ist wie folgt zu fassen:

‚22. § 63 wird wie folgt gefasst:

„§ 63
Abweichungsrecht

(1) Von den in § 5, § 8 Absatz 2, § 8a Absatz 2 Satz 2, Absatz 6, § 9, § 11 Absatz 4, § 12, § 15, § 16, § 17 Absatz 1 und 2, § 20, 25, § 29 Absatz 1a und 2, § 52 Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit § 11 Absatz 4, § 52 Absatz 2 Satz 1, § 53 Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit § 11 Absatz 4 und § 53 Absatz 2 Satz 1 getroffenen Regelungen des Verwaltungsverfahrens kann durch Landesrecht nicht abgewichen werden.

(2) Die Länder können für Beförderungsarten, die nicht alle Merkmale einer Verkehrsart oder Verkehrsform dieses Gesetzes erfüllen und die im Rahmen des Gesamtverkehrs nicht besonders ins Gewicht fallen, durch Landesrecht Abweichungen im Genehmigungsverfahren regeln. Die Vorschriften des § 13 Absatz 1 bleiben davon unberührt.“‘

Begründung

Nach Artikel 84 Absatz 1 Satz 4 des Grundgesetzes kann in Ausnahmefällen der Bund wegen eines besonderen Bedürfnisses nach bundeseinheitlicher Regelung das Verwaltungsverfahren ohne Abweichungsmöglichkeit der Länder regeln. Von dieser Befugnis wird in § 63 Absatz 1 für verschiedene Verfahrensvorschriften Gebrauch gemacht. Für die Erleichterung der Kontrol-

len bei länderübergreifenden Verkehren ist eine bundeseinheitliche Gestaltung der Beförderungsdokumente erforderlich. Dies betrifft die Vorschriften über die Schriftform für Genehmigungen und einstweilige Erlaubnisse (§ 5), über den Umfang der Genehmigung (§ 9), den Inhalt der Genehmigungsurkunde (§ 17 Absatz 1 und 2) und der einstweiligen Erlaubnis (§ 20 Absatz 2). Zur Sicherstellung einer reibungslosen Zusammenarbeit bei länderübergreifenden und internationalen Verkehren ist eine bundesrechtliche Regelung darüber notwendig, welche Behörde örtlich zuständig ist (§ 11 Absatz 4, § 52 Absatz 2 Satz 2 in Verbindung mit § 11 Absatz 4, § 53 Absatz 2 Satz 2 in Verbindung mit § 11 Absatz 4). Verschiedene Vorschriften verlangen das Benehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, weil im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens Bundesinteressen betroffen sind (§ 29 Absatz 2) oder im Rahmen internationaler Linienverkehre die Außenkompetenz des Bundes berührt wird (§ 52 Absatz 2 Satz 1, § 53 Absatz 2 Satz 1). Ein Abweichungsrecht der Länder wäre hiermit nicht vereinbar. Verkehrsleistungen im öffentlichen Personenverkehr werden in zunehmendem Umfang im Wettbewerb vergeben. Viele Unternehmen operieren länderübergreifend oder kommen aus anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union. Seitens der Verkehrswirtschaft besteht deshalb ein erhebliches Interesse daran, dass der Kernbereich des Genehmigungsverfahrens bundeseinheitlich geregelt ist. Zu diesen Vorschriften gehören die Regelungen über

– die Gewährung ausschließlicher Rechte nach § 8a Absatz 6,
– den Genehmigungsantrag nach § 12,
– die Entscheidungen der Genehmigungsbehörde nach § 15,
– die zulässige Geltungsdauer von Genehmigungen nach § 16,
– die einstweilige Erlaubnis nach § 20 Absatz 1,
– den Widerruf der Genehmigung nach § 25 und
– das Anhörungsverfahren bei der Planfeststellung nach § 29 Absatz 1a.

Im Zuge der demografischen Entwicklung und deren Auswirkungen haben sich gerade im ländlichen Bereich eine Vielzahl und Vielfalt alternativer Beförderungsarten entwickelt, die den bereits geregelten Verkehrsarten und Verkehrsformen nur schwer zugeordnet werden können. Deshalb soll den Ländern mit dieser Regelung die Möglichkeit eröffnet werden, durch Landesrecht in begrenztem Umfang vom Genehmigungsverfahren abweichen zu können.

Die auf Basis der geltenden Freistellungsermächtigung aus § 57 Absatz 1 Nummer 8 erlassene Freistellungsverordnung sieht zwar eine Freistellung z. B. für Schülerverkehre vor, die für den ländlichen Raum große Bedeutung hat. Diese Vorschrift knüpft aber nur an bestimmte Beförderungszwecke an, bei denen eine Freistellung zulässig ist. Sie erlaubt aber keine Freistellung unabhängig von der Art des Beförderungsfalls, wie z. B. bei einigen heute etablierten Angebotsformen alternativer Bedienung.

§ 2 Absatz 6 und 7 eröffnet hierfür zwar schon Handlungsmöglichkeiten, knüpft allerdings an Einzel- und Versuchsfälle an. Eine Etablierung einer alternativen Verkehrsart ist hiermit nicht möglich. Hier besteht Ergänzungsbedarf, soweit diese Verkehre nicht die Anforderungen der §§ 42 ff. oder §§ 46 ff. erfüllen bzw. das für die klassischen Verkehrsarten vorgesehene Verfahren sich in der Praxis als nicht sachgerecht erweist. Dies kann für innovative Angebote der Fall sein:

– Rufbus,
– Anrufbus,
– Anrufsammeltaxi,
– Linientaxi,
– Richtungsbandbetrieb,
– Bürgerbus,
– Fahrdienste,
– kombinierte Personen- und Güterbeförderung.

Es ist im Regelfall nicht zu erwarten, dass derartige Verkehre anerkannten Verkehrsformen wie den eigenwirtschaftlich betriebenen Linienverkehr oder auch den Taxenverkehr ernsthaft gefährden. Auch unterscheidet sich die Marktlage von Land zu Land, so dass eine bundeseinheitliche Regelung ggf. schwieriger ist. Es soll daher den Ländern überlassen werden, für diese Verkehrsformen und andere Verkehre mit eher geringerer Bedeutung im Gesamtmarkt angepasste Genehmigungs- und Aufsichtsverfahren zu regeln. Durch die Einschränkung des Regelungsumfangs soll sichergestellt werden, dass die alternativen Beförderungsarten von den Vorschriften dieses Gesetzes nicht vollständig ausgenommen werden können. Insbesondere wird gewährleistet, dass die subjektiven Voraussetzungen des § 13 Absatz 1 (und auch die sicherheitsrelevanten Vorschriften der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr) bundeseinheitlicher Standard bleiben.

20. **Zu Artikel 1 Nummer 23** (§ 65 PBefG)

Zu § 65 Allgemein

Der Bundesrat begrüßt, dass zukünftig durch § 65 PBefG eine eindeutige und transparente Abgrenzung des Straßenbahnsektors vom Eisenbahnsektor festgeschrieben werden soll. Dies ist für die vollziehenden Länder von Bedeutung, da damit auch der Auffassung der Europäischen Kommission wirksam entgegengetreten wird, dass die Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 (Interoperabilitätsrichtlinie) sowie die Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 (Eisenbahnsicherheitsrichtlinie) für den Straßenbahnsektor in der Bundesrepublik Deutschland anzuwenden seien, da die Bundesrepublik Deutschland bisher nicht auf der Grundlage eines Gesetzes eindeutig erklärt habe, dass der Straßenbahnsektor in der Bundesrepublik Deutschland nicht den zuvor genannten Richtlinien unterliege. Diese Möglichkeit räumen jedoch beide Richtlinien den Mitgliedstaaten ein.

Anlage 4

Gegenäußerung der Bundesregierung

Zu Nummer 1 Buchstabe a (Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe a0 – neu – § 8 Überschrift PBefG)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab. Die gesamte Vorschrift bezieht sich – auch nach den übrigen Änderungsvorschlägen des Bundesrates – nur auf den öffentlichen Personennahverkehr.

Zu Nummer 1 Buchstabe b (Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe a – § 8 Absatz 3 Satz 1 bis 6, 6a bis 6d – neu –, Satz 7 PBefG)

Die Bundesregierung lehnt die vorgeschlagenen Änderungen des § 8 Absatz 3 ab. Sie beinhalten Regelungen, die über das mit dem Gesetzentwurf verfolgte Ziel einer Anpassung an die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 weit hinausgehen.

Die vorgeschlagenen Änderungen reduzieren die Aufgaben der Genehmigungsbehörde im Wesentlichen auf die Prüfung der subjektiven Zulassungsvoraussetzungen. Zusammen mit weiteren Änderungen, die auf eine Stärkung der rechtlichen Befugnisse des Aufgabenträgers abzielen, wird der Spielraum für eigenwirtschaftliche Verkehre erheblich eingeengt. Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass sich die bisherigen Regelungen in der Praxis bewährt haben. Für den Fall, dass es zu einer Konkurrenzsituation zwischen gemeinwirtschaftlichen und eigenwirtschaftlichen Verkehren kommt, sollte die Genehmigungsbehörde weiterhin als „Schiedsrichter“ fungieren. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass auch die Genehmigungsbehörde dem Ziel einer ausreichenden Verkehrsbedienung verpflichtet ist.

Es besteht auch kein Grund, im gewerberechtlich geprägten Personenbeförderungsgesetz die Aufgaben von Aufgabenträgern und Verbundorganisationen, die Aufstellung von Nahverkehrsplänen und deren Inhalten detaillierter als bisher zu regeln. Dies sollte, wie im Regionalisierungsgesetz und § 8 Absatz 3 Satz 6 vorgesehen, weiterhin den Ländern überlassen bleiben.

Zu Nummer 1 Buchstabe c (Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe b – § 8 Absatz 4 Satz 2 PBefG)

Die Bundesregierung stimmt dieser Änderung und den damit in Zusammenhang stehenden Änderungen in Nummer 2 (bzw. 3) und 8 nicht zu.

Die Gewährung ausschließlicher Rechte beeinträchtigt das Prinzip des Vorrangs eigenwirtschaftlicher Verkehre. Wettbewerb und damit Effizienz im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) werden unnötig eingeschränkt. Die Tatsache, dass in der VO (EG) Nr. 1370/2007 die Befugnis zur Vergabe ausschließlicher Rechte nicht ausgeschlossen wurde, wie vom Bundesrat in seiner Begründung ausgeführt, stellt alleine keine tragfähige Begründung dafür dar, mit „ausschließlichen Rechten“ die ohnehin begrenzten Marktzutrittschancen für neue Bewerber noch stärker einzuschränken.

Zu Nummer 2 (Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe c – neu – § 8 Absatz 5 – neu – PBefG)

Die Bundesregierung lehnt diese Änderung ab (siehe auch Ausführungen zu Nummer 1 Buchstabe c, Nummer 3 unter Buchstabe g und Nummer 8).

Zu Nummer 3 (Artikel 1 Nummer 3 – § 8a Absatz 1, 3 bis 6 PBefG)

Die Bundesregierung stimmt diesen Änderungen nicht zu.

a) Zu § 8a Absatz 1 PBefG – Stellungnahme Bundesrat –

Die Handlungsoptionen der zuständigen Behörden ergeben sich aus der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, auf die der Regierungsentwurf verweist.

b) Zu § 8a Absatz 3 PBefG – Stellungnahme Bundesrat –

Die vorgeschlagene Auflistung ist zum einen nicht erforderlich, da sich die verschiedenen aufgelisteten Möglichkeiten der Vergabe bereits aus der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ergeben. Zum anderen ist sie nicht vollständig, weil die Vergabe eines Dienstleistungsauftrags nach Artikel 5 Absatz 1 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 fehlt, auf die die allgemeinen Vorschriften des Vergaberechts im Vierten Abschnitt des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) Anwendung finden. Der zweite Satz der vorgeschlagenen Änderung könnte irreführend sein.

c) Zu § 8a Absatz 4 PBefG – Stellungnahme Bundesrat –

Die ausdrückliche Regelung des Grundsatzes der Losvergabe ist von erheblicher Bedeutung für die Förderung des Wettbewerbs und der Teilnahme von mittelständischen Unternehmen an Vergabeverfahren. Diese aus dem allgemeinen Vergaberecht bekannte Regelung muss wegen gleicher Interessenlage auch für den Bereich der Vergabe von Verkehrsaufträgen Anwendung finden. Wenn im Einzelfall der Auftrag nicht teilbar ist bzw. wirtschaftliche oder technische Gründe die Gesamtvergabe des Auftrags erfordern, kommt ohnehin eine Losaufteilung nicht in Betracht bzw. es kann nach allgemeiner Rechtsauffassung von einer Losaufteilung abgesehen werden.

d) Zu § 8a Absatz 4 PBefG – Regierungsentwurf –

Die Regelung zum Interessebekundungsverfahren und zur Information nicht berücksichtigter Unternehmen sowie der Verweis auf die §§ 101a, 101b GWB müssen erhalten bleiben. Entsprechende Ansprüche der an den Verkehrsaufträgen interessierten Unternehmen ergeben sich bereits aus dem EU-Primärrecht. Zur Sicherung eines fairen wettbewerblichen Verfahrens sind diese Elemente unverzichtbar. Die Auftragsvergaben im ÖPNV werden dadurch nicht übermäßig erschwert.

e) Zu § 8a Absatz 5 PBefG – Regierungsentwurf –

Die ausdrückliche Regelung des Anspruchs auf Einhaltung der Vergabebestimmungen ist besonders für den wirksamen Rechtsschutz wichtig. Dadurch wird klargestellt, dass die Unternehmen ein subjektives Recht auf Einhaltung der Bestimmungen über das Vergabeverfahren haben, das sie vor den Vergabekammern geltend machen können. Diese aus dem allgemeinen Vergaberecht bekannte Regelung muss wegen gleicher Interessenlage auch für den Bereich der Vergabe von Verkehrsaufträgen Anwendung finden.

f) Zu § 8a Absatz 5 PBefG – Stellungnahme Bundesrat –

Vergleiche Stellungnahme zu Buchstabe b.

g) Zu § 8a Absatz 6 – Stellungnahme Bundesrat –

Es wird auf die Ausführungen zu Nummer 1 Buchstabe c, Nummer 2 und 8 verwiesen.

Zu Nummer 4 (Artikel 1 Nummer 3 – § 8b Absatz 2 Satz 3 Nummer 2 PBefG)

Die Bundesregierung stimmt dieser Änderung zu.

Zu Nummer 5 (Artikel 1 Nummer 3 – § 8b Absatz 3 Satz 1 PBefG)

Die Bundesregierung stimmt dieser Änderung zu.

Zu Nummer 6 (Artikel 1 Nummer 3 – § 8b Absatz 4, Absatz 6 Satz 2, Absatz 7 Satz 2 PBefG)

Die Bundesregierung stimmt diesen Änderungen nicht zu.

a) Zu § 8b Absatz 4 PBefG – Regierungsentwurf –

§ 8b Absatz 4 Satz 1 ist Ausdruck des allgemeinen Gleichbehandlungsgrundsatzes, der sich auch aus dem EU-Primärrecht ergibt. Die Regelung des Zuschlags auf das wirtschaftlichste Angebot in § 8b Absatz 4 Satz 2, die aus dem allgemeinen Vergaberecht bekannt ist, muss wegen gleicher Interessenlage auch für den Bereich der Vergabe von Verkehrsaufträgen Anwendung finden.

b) Zu § 8b Absatz 6 Satz 2 PBefG – Regierungsentwurf –

§ 8b Absatz 6 Satz 2 ist Ausdruck des allgemeinen Transparenzgrundsatzes, der sich auch aus dem EU-Primärrecht ergibt. Diese aus dem allgemeinen Vergaberecht bekannte Regelung muss wegen gleicher Interessenlage auch für den Bereich der Vergabe von Verkehrsaufträgen Anwendung finden. Zudem schafft diese Regelung Klarheit für die Aufgabenträger und verhindert Verfahrensfehler, die später zur Anfechtung der Auftragsvergabe führen könnten.

c) Zu § 8b Absatz 7 Satz 2 PBefG – Regierungsentwurf –

§ 8b Absatz 7 Satz 2 dient dem effektiven Rechtsschutz, der schon wegen des EU-Primärrechts unerlässlich ist. Zur Sicherung eines fairen wettbewerblichen Verfahrens ist dieser Verweis auf §§ 101a und 101b GWB unverzichtbar. Darüber hinaus dient die Präklusionsregel des § 101b Absatz 2 GWB, auf die § 8b Absatz 7 Satz 2 verweist, auch der Rechtssicherheit.

Zu Nummer 7 (Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb – § 12 Absatz 1 PBefG)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab. Dieser Vorschlag geht unzutreffend davon aus, dass durch die Änderung auch auf die in § 12 Absatz 1 Nummer 3 Buchstaben b und c genannten Angaben (z. B. Linienlänge, Zahl der Fahrzeuge) verzichtet werden soll. Das ist jedoch nicht der Fall. Erleichterungen für den Personenfernverkehr sind nur für die in § 12 Absatz 1 Nummer 3 Buchstaben a und d genannten Angaben gewollt. Diese Erleichterungen betreffen lediglich die Übersichtskarte (keine Einzeichnung der vorhandenen Schienenbahnen, Obuslinien, Kraftfahrzeuglinien und Schifffahrtslinien erforderlich) und die Beförderungsentgelte. Hinsichtlich der Beförderungsentgelte ist anzumerken, dass die Zustimmungspflicht der Genehmigungsbehörde künftig entfallen soll (vgl. die in Artikel 1 Nummer 16 des Regierungsentwurfs vorgesehene Regelung in § 45 Absatz 2 Nummer 1 i. V. m. § 39 Absatz 1 bis 5). Nach dieser Neuregelung, der auch vom Bundesrat nicht widersprochen wird, gibt es keinen sachlichen Grund dafür, vom Unternehmer die Angabe der Beförderungsentgelte zu verlangen.

Zu Nummer 8 (Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe a – § 13 Absatz 2 PBefG)

Die Bundesregierung lehnt die vorgeschlagenen Änderungen des § 13 Absatz 2 ab. Die vom Bundesrat vorgeschlagenen neuen Versagungsgründe in § 13 Absatz 2 werden nicht befürwortet, weil es keinen Grund für einen zusätzlichen Schutz des Nahverkehrs gibt.

Insbesondere wird hinsichtlich des vorgeschlagenen Versagungsgrundes in § 13 Absatz 2 Nummer 3 Buchstabe a darauf hingewiesen, dass die Vergabe ausschließlicher Rechte im Eisenbahnverkehr im Allgemeinen Eisenbahngesetz keine Grundlage findet. Eine entsprechende Änderung wäre nach Auffassung der Bundesregierung mit den Grundsätzen eines liberalisierten Eisenbahnverkehrs, insbesondere dem Recht der Eisenbahnverkehrsunternehmen auf einen diskriminierungsfreien Zugang zum Schienennetz, nicht vereinbar.

Zu Nummer 9 (Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe b – § 13 Absatz 2a PBefG)

Die Bundesregierung lehnt diese Änderung ab. Sie läuft im Ergebnis darauf hinaus, dass für den eigenwirtschaftlichen Antrag genau die gleichen Anforderungen gelten sollen, wie sie der Aufgabenträger in seiner Vorabbekanntmachung anstrebt. Schon geringfügige Abweichungen müssten zur Ablehnung des eigenwirtschaftlichen Antrages führen. Nach Auffassung der Bundesregierung ist diese rigorose Bindung an den geplanten Dienstleistungsauftrag nicht nötig und engt den ohnehin schon begrenzten Spielraum für eigenwirtschaftliche Verkehre noch weiter ein.

Zu Nummer 10 (Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe c – § 13 Absatz 2b und 2c – neu – PBefG)

Die vom Bundesrat vorgeschlagenen Änderungen zu § 13 Absatz 2b des Regierungsentwurfs sind im Wesentlichen redaktioneller Art. Dem Vorschlag zu § 13 Absatz 2b Satz 1 wird zugestimmt. In § 13 Absatz 2b Satz 2 sollte es jedoch

bei der im Regierungsentwurf vorgeschlagenen Formulierung bleiben.

Dem Vorschlag des Bundesrates zu § 13 Absatz 2c Satz 1 wird zugestimmt. Der Vorschlag zu § 13 Absatz 2c Satz 2 PBefG neu wird abgelehnt. Er berücksichtigt nicht, dass im Genehmigungsverfahren neben den subjektiven Zulassungsvoraussetzungen und dem Erfordernis der Straßeneignung auch die weiteren objektiven Zulassungsvoraussetzungen in § 13 Absatz 2 PBefG zu prüfen sind. So ist nicht auszuschließen, dass durch den öffentlichen Dienstleistungsauftrag eine bereits einem anderen Unternehmer erteilte Genehmigung beeinträchtigt werden könnte. Eine Anhörung, wie sie § 14 Absatz 1 PBefG vorschreibt, soll nach dem Vorschlag offenbar nicht stattfinden. Außerdem bleiben verschiedene Fragen des Verwaltungsvollzugs offen, z. B. welche Behörde die Genehmigungsurkunde auszustellen hat und wer künftig das Unternehmen beaufsichtigen muss.

Zu Nummer 11 (Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe d – § 14 Absatz 5 PBefG)

Der Vorschlag wird abgelehnt. Der Regierungsentwurf sieht bereits vor, dass bei Anträgen auf Erteilung einer Genehmigung für einen Personenfernverkehr nur die Unternehmer angehört werden müssen, deren Rechte nach § 13 Absatz 2 PBefG beeinträchtigt sein können. Dies ist etwa der Fall, wenn eine Beförderung zwischen zwei Haltestellen mit einem Abstand bis zu 50 km beantragt wird. Die Genehmigungsbehörde kann diesem Antrag nur entsprechen, wenn hierdurch keine andere Genehmigung beeinträchtigt wird. Der vorhandene Unternehmer muss in diesem Fall angehört werden, damit er seine Rechte geltend machen kann.

Zu Nummer 12 (Artikel 1 Nummer 8 Buchstabe a – neu – § 15 Absatz 1 Satz 6 PBefG und Buchstabe b – neu – § 15 Absatz 3 Satz 1a – neu – PBefG)

Die Bundesregierung stimmt dieser Änderung zu. Der Erfüllungsaufwand bei der Genehmigungserteilung wird hierdurch nicht vergrößert.

Zu Nummer 13 (Artikel 1 Nummer 12 Buchstabe a – § 21 Absatz 1 Satz 2 – neu – und Satz 3 PBefG)

Die Bundesregierung lehnt diese Änderung aus folgenden Gründen ab:

– Der Verpflichtungsgehalt dieser Regelung ist nicht eindeutig. Nimmt man den Änderungsvorschlag wörtlich, so wäre nur der barrierefreie „Betrieb“ gemeint, womit insbesondere keine Verpflichtung verbunden wäre, die Infrastruktur anzupassen oder barrierefreie Fahrzeuge anzuschaffen. In diese Richtung geht die Begründung des Bundesrates zu den in Nummer 2 vorgeschlagenen Änderungen. Es wäre ja auch offen, ob es dem Unternehmer überhaupt rechtlich möglich ist, z. B. die Haltestelleninfrastruktur baulich zu verändern. Andererseits soll nach den in Nummer 18 vorgeschlagenen Änderungen ein exakter Zeitpunkt für den barrierenfreien Betrieb festgelegt werden. Die Begründung zu diesem Vorschlag geht offenbar von einem weiteren Verständnis aus, da ausdrücklich auch Investitionen in Fahrzeuge und Haltestelleninfrastruktur genannt werden.

– Die finanziellen Auswirkungen für die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen werden nicht beziffert. Von daher kann auch nicht nachvollzogen werden, ob die Einhaltung der genannten Termine für die Barrierefreiheit realistisch sind.

– Zum Teil bleibt auch unklar, welche Standards im Einzelnen gelten sollen. Dies ist insbesondere bei Reisebussen der Fall. In den einschlägigen europarechtlichen Regelungen sind keine obligatorischen Anforderungen für die Barrierefreiheit vorgesehen.

– Die Bundesregierung hält es auch in Bezug auf die UN-Behindertenrechtskonvention für erforderlich, den gesamten Fragenkreis der Barrierefreiheit und der Fahrgastrechte von Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität unter Einbeziehung aller beteiligten Kreise eingehend zu prüfen. Regelungen dazu bereits in diesem Gesetzentwurf sind ohne eine solche Vorbereitung wegen der fehlenden Folgenabschätzung nicht angezeigt.

Zu Nummer 14 (Artikel 1 Nummer 13 – § 25 Absatz 1 Satz 1 PBefG)

Die Bundesregierung stimmt dieser Änderung zu. Die Formulierung muss an die im Regierungsentwurf vorgesehene Fassung des § 8a Absatz 1 angepasst werden.

Durch diese Änderung wird der Erfüllungsaufwand für die Genehmigungsbehörde nicht vergrößert. Sie müsste die Genehmigung ohnehin widerrufen, wenn der Verkehr eingestellt wird.

Zu Nummer 15 (Artikel 1 Nummer 13a – neu – § 30a – neu – PBefG)

Die Bundesregierung stimmt dieser Änderung zu. Der Erfüllungsaufwand wird hierdurch nicht vergrößert.

Zu Nummer 16 (Artikel 1 Nummer 14 Buchstabe c – § 39 Absatz 6 Satz 3 und Satz 5 – neu – PBefG und Buchstabe d – neu – § 39 Absatz 8 – neu – PBefG)

Die Bundesregierung lehnt beide Änderungen ab.

Die Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 tritt erst am 1. März 2013 in Kraft. Die Bundesregierung prüft derzeit, welche Anpassungen des nationalen Rechts an diese Verordnung notwendig sind. Im Rahmen dieser Prüfung ist insbesondere auch zu ermitteln, welche Kosten für die betroffenen Unternehmen entstehen. Für eine vorzeitige Einbeziehung der vom Bundesrat vorgeschlagenen Änderungen in diesen Gesetzentwurf besteht keine Notwendigkeit.

Zu Nummer 17 (Artikel 1 Nummer 15 Buchstabe a0 – neu – § 40 Absatz 2 Satz 6 bis 8 – neu – PBefG und Buchstabe d – neu – § 40 Absatz 4 Satz 4 bis 6 – neu – PBefG)

Die Bundesregierung stimmt der in Buchstabe a vorgeschlagenen Änderung zu. Der Erfüllungsaufwand wird hierdurch nicht vergrößert.

Der Vorschlag in Buchstabe b soll allerdings im Zusammenhang mit der Anpassung des nationalen Rechts an die Verordnung (EU) Nr. 181/2011 geprüft werden und ist daher zurückzustellen. Dabei ist auch zu prüfen, welche Kosten den Unternehmern aufgebürdet werden und welche Auswirkungen die vorgeschlagenen Verpflichtungen für deren Wettbewerbssituation haben.

Zu Nummer 18 (Artikel 1 Nummer 21 – § 62 Satz 1a – neu – bis Satz 1d – neu – PBefG)

Die Bundesregierung stimmt den vorgeschlagenen Ergänzungen in § 62 Satz 2 und 3 zu. Im Hinblick auf die in Satz 4 und 5 vorgeschlagenen Übergangsbestimmungen zu § 21 Absatz 1 Satz 2 wird jedoch auf die Gegenäußerung zu Nummer 13 verwiesen.

Zu Nummer 19 (Artikel 1 Nummer 22 – § 63 PBefG)

Die Bundesregierung lehnt die vom Bundesrat vorgeschlagene Fassung des § 63 Absatz 1 ab.

Sie enthält im Vergleich zum Regierungsentwurf zwei weitere Vorschriften, nämlich § 8 Absatz 2 und § 8a Absatz 6. Bei beiden Vorschriften handelt es nicht um Regelungen des Verwaltungsverfahrens. Solche Regelungen des Personenbeförderungsgesetzes mit materiellem Gehalt unterfallen nicht dem Abweichungsrecht.

Die Bundesregierung lehnt die vorgeschlagene Regelung in § 63 Absatz 2 ab. Diese Regelung hat weder einen Bezug zu dem mit dem Gesetzentwurf verfolgten Ziel einer Anpassung an die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 noch zu der vorgesehenen Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs. Der vom Wortlaut her auf Erleichterungen des Genehmigungsverfahrens zielende Vorschlag hätte im Ergebnis einen strukturellen Eingriff in die Systematik des Personenbeförderungsgesetzes, die von einer Typik zugelassener Verkehrsformen ausgeht, mit erheblichen rechtlichen und wirtschaftlichen Auswirkungen auf den gewerblichen Straßenpersonenverkehr zur Folge. Die Bundesregierung vermag angesichts der vom Bundesrat selbst angeführten Vielfalt nach geltendem Recht genehmigter „Angebotsformen alternativer Bedienung“ und bislang nicht bekannter entgegenstehender Gerichtsentscheidungen nicht die Dringlichkeit für eine solche Rechtsänderung im Rahmen dieses Gesetzentwurfes zu erkennen.

Zu Nummer 20 (Artikel 1 Nummer 23 – § 65 PBefG)

Die Bundesregierung nimmt die Erklärung des Bundesrates zur Kenntnis.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333